

108 pages
Le Train
Le Train 386
www.letrain.com
ISSN 0990 - 4905 - Juin 2020 - 386
4 posters
NOUVEAUTÉS
"Freccia del Sole" + "Camino Azul" MODELS WORLD (HO)
Gare de Bligny-sur-Ouche MODELLBAHN UNION (HO)
Baldwin 10-12-D BACHMANN (OO9/HOe)
...
3 réseaux
Luxor Sugarcane Valley (Oe)
La vallée de la Loue (HO)
Syke - Un rêve devient réalité (HO/HOe/HOf)
Les dépôts autorails - Région Sud-Ouest
386 - Juin 2020
L 16200 - 386 - F: 8,50 € - RD
France : 8,50 € - Belgique + CE : 9,70 € - Suisse : 12,50 CHF



Photos de couverture :
(Haut) *Sur le réseau «La vallée de la Loue» du club RM 25 de Besançon, un autorail ABJ passe au droit de la halle marchandises en gare de Montgesoye.* ***Photo : Gérard Tombroek***

(Bas) *En gare d'Aubusson, cet autorail ADX 2 limougeaud est en partance pour Guéret, en septembre 1972. A droite, on distingue la partie avant de la BB 66240.* ***Photo : Henri Daudonnet***

Posters : *(voir page 50)*



Revue mensuelle de modélisme ferroviaire
Gérante : Eve Acker
Directeur de la publication et rédacteur en chef : Gabriel Acker
Rédacteur : Sylvain Moreau - 03.88.54.57.54
Equipe rédactionnelle : G. Acker, D. Bourasseau, Y. Broncard, J. Buchmann, O. Constant, H. Daudonnet, J-P. Demoy, J-M. Dupuy, A. Fleutret, J-P. Geai, Ph. Hofmann, M. Ledieu, Th. Leleu, S. Lepaire, P. Mancini, B. Mialaret, S. Moreau, D. Richer, B. Ruetsch, H. Ruetsch, L. Thomas, J. Tricoire, J-L. Verschueren, Ph. Veyre.
Mise en page et graphisme : Gabriel Acker, Sylvain Moreau, Patricia Schaeffner
Infographie : Marc Guilmot
Lectorat : Christa Amann, Patricia Schaeffner
Publicité : Patricia Schaeffner - 03.88.54.57.51
Info-Clubs : Christa Amann - 03.88.54.57.52
Abonnements et commandes : Eve Acker - 03.88.54.51.03, Nathalie Claus - 03.88.54.57.61
Adresse siège : Editions Publitrains eurl, 18, rue du Dr. Deutsch - F 67660 Betschdorf
Adresse postale : Editions Publitrains eurl, CS 80010 - F 67660 Betschdorf
Tél. : 03.88.54.51.03* - **Fax :** 03.88.54.48.18
E-mail : redaction@letrain.com - **Internet :** www.letrain.com
Impression : Silberdruck - Lohfelden (D)

RC B 342-337714 - SIREN 342 337 714
SIRET 342 337714-00014 - ISBN 0986-6663
Numéro de CPPAP : 0921 K 88538
Code IBAN : FR76 1027 8017 7000 0197 4264 567
Code BIC : CMCIFR2A

Sommaire

Chers amis lecteurs,

En ce mois de juin 2020, après un long confinement, nous avons voulu vous offrir un numéro un peu hors du commun. «Le Train» n° 386 comporte, en effet, outre divers articles et reportages, quatre posters dépliables en milieu de revue. Nous avons ainsi voulu faire une surprise agréable, certes à vous chers lecteurs, mais aussi et surtout aux auteurs de ces photos (pour en savoir plus reportez-vous à la page 50)...

Par ailleurs, dans cette édition, nous vous présentons trois magnifiques réseaux (et même quatre si nous incluons les «Chemins de Fer du Kaeserberg» à Granges-Paccot près de Fribourg en Suisse, dont nous vous donnons des nouvelles régulièrement tous les deux mois). «Luxor Sugarcane Valley» est une interprétation libre d'un chemin de fer à voie étroite en Egypte. Quant à «La vallée de la Loue», un réseau modulaire d'une longueur de 25 m, il s'agit d'une évocation historique de la ligne qui reliait L'Hôpital-du-Gros-Bois à Lods. Enfin, «Syke - du rêve à la réalité» vous emmène en Allemagne du nord, dans la région de Brême ; cependant, dans ce premier article, Markus Tiedtke ne lève qu'un coin du voile... Vous découvrirez donc le réseau d'exception de Rolf Weinert, dans sa totalité au fil du temps.

Entretemps, «Le Train Nostalgie» n° 17 vient de paraître avec notamment un bel article rappelant les 150 ans de la «Ligne des Cévennes», la suite du voyage «Le Mans - Paris en BB 25200», un hommage à la créativité des années trente pour «Les voitures "Saucissons" de l'Ouest»...

Prochainement sortira l'édition 2020-2021 de l'Atlas ferroviaire France rédigé par Pascal Bejui. Il va sans dire que les cartes seront mises à jour grâce à la collaboration de David Haydock et que toute l'iconographie sera renouvelée. Comme de coutume, l'Atlas ferroviaire sera la référence en ce qui concerne la richesse et la qualité des photos, car les photographes qui auront participé à son illustration, comptent indubitablement parmi les meilleurs actuellement !

Bonne lecture et surtout, prenez soin de vous.

Votre rédaction

Saint-Germain-des-Fossés

En balade autour de la gare





1.** Vue générale de la gare de Saint-Germain-des-Fossés dans l'Allier, depuis un pont enjambant les voies au nord de la gare. Un Intercités, Clermont-Ferrand - Paris-Bercy vient de passer en gare, tandis qu'un train de fret s'apprête également à quitter la gare en direction de Moulins, le 17 juin 2019.* ***Photo : Jean-Pierre Forest

Après notre précédente balade ferroviaire autour du viaduc d'Abrest, (cf. «Le Train» n° 364 d'août 2018), nous vous proposons cette fois-ci de nous rendre Avenue Louis Armand, à la gare de Saint-Germain-des-Fossés dans le département de l'Allier, mais aussi dans l'environnement immédiat de la gare SNCF de cette localité cheminote bien connue des ferroviphiles. D'ailleurs, même si ce haut lieu ferroviaire a quelque peu perdu de son prestige d'antan, il n'en demeure pas moins un site emblématique qui devrait réveiller de nombreux souvenirs et un peu de nostalgie chez tous ceux qui ont connu «la grande époque du chemin de fer».

La gare est située à une altitude de 256 m et, soyons précis, à 354,443 km de Paris-Gare de Lyon via Moret-Veneux-les-Sablons. Implantée entre les gares de Varennes-sur-Allier à 13 km au nord et Vichy à 10,5 km au sud, elle a été pendant longtemps une importante gare de bifurcation dotée d'un faisceau de triage et d'un dépôt de locomotives, (construit par le Grand Central), au croisement des lignes du Bourbonnais vers Clermont-Ferrand et Roanne, et des transversales Lyon - Bordeaux via Gannat (Montluçon, Guéret, Limoges), et Vichy (Clermont-Ferrand, Laqueuille, Brive), Lyon-Nantes, etc. L'activité permanente y était remarquable d'intensité, notamment au temps de la vapeur où le ballet incessant des trains contribuait à une animation en continue.

Jour et nuit, en effet, on «coupait» les tranches des voitures directes Paris - Roanne - Saint-Etienne et Paris - Vichy, (voire Nîmes) pour les remettre sur d'autres trains... avant de les «raccorder» au retour pour remonter sur la capitale. Tous les trains marquaient l'arrêt en gare, les Bordeaux - Lyon rebroussaient chemin. Le personnel était nombreux, le nombre de voyageurs conséquent et les correspondances adaptées. On imagine le bonheur des photographes ferroviaires de l'époque où abondait dans ce lieu du matériel roulant à la fois pléthorique et d'une grande diversité aussi bien voyageurs que marchandises, (on ne parlait pas encore de fret)... et où végétation et clôtures en tout genre n'envahissaient pas les abords des voies alors bien entretenues.

La gare a été ouverte le 19 juin 1854 avec la mise en service de la section Varennes-sur-Allier - Saint Germain des Fossés. Elle était alors le terminus provisoire de la ligne Paris - Clermont-Ferrand, la capitale auvergnate étant atteinte via Gannat l'année suivante, à



Ci-contre de gauche à droite

***2.** Assurant un TER Clermont-Ferrand - Moulins, cette rame Régiolis quitte la gare de Saint-Germain-des-Fossés, le 17 juin 2019.*

***3.** Une rame Coradia Liner, assurant un Intercités Lyon - Nantes, fait son entrée en gare de Saint-Germain-des-Fossés, le 10 juillet 2019.*

***4.** Tractées par la BB 26168, les sept voitures Corail (ex-Téoz), formant une rame bloc, assurent une relation Intercités Paris-Bercy - Clermont-Ferrand, le 1er juillet 2019. La rame passe sans marquer d'arrêt. A droite de la photo, on voit quelques locomotives Diesel de travaux d'origine allemande.*
Photos : Jean-Pierre Forest

savoir le 7 mai 1855. L'ouverture des lignes en direction de Lapalisse et Roanne date de 1856 et 1857, celle de Vichy de 1862.
Malgré son implantation géographique - le site enserré entre une colline et l'Allier souffre quelque peu d'exiguïté - la gare de Saint-Germain-des-Fossés était devenue un noeud ferroviaire et la ville, une cité cheminote bâtie autour de sa gare, hébergeant de nombreux employés du chemin de fer et leurs familles. Elle est à l'origine des lignes de Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes et de Saint-Germain-des-Fossés à Darsac.
De nos jours la gare a conservé son élégante marquise, imposante face au bâtiment voyageurs qui lui n'a bénéficié que d'une architecture standard. Concernant les circulations actuelles, les trains Intercités Paris-Bercy - Clermont-Ferrand ne s'arrêtent plus en gare depuis longtemps, les Clermont-Ferrand - Lyon n'y passent plus non plus, nouveau raccordement direct vers Roanne oblige. En service depuis le 10 décembre 2006, ce raccordement au sud de la gare, à voie unique et établi en courbe sur un viaduc a définitivement chassé des quais de celle-ci ces trains, le but du «shunt de Saint-Germain» étant d'éviter un rebroussement et d'améliorer les temps de parcours sur cette relation. Les habitants de la localité doivent désormais d'abord se rendre à Vichy pour aller à Lyon.
Parmi les trains s'arrêtant encore en gare, on trouve les TER Moulins - Clermont-Ferrand, Saint-Germain-des-Fossés - Clermont-Ferrand, les Intercités Lyon - Nantes assurés en rames Coradia-Liner, les trains de fret… cette liste donnée à titre purement indicatif est non exhaustive.
Notre balade ferroviaire se poursuit. Pour les passionnés désireux de se rendre sur place, les coins photos ne manquent pas. Que ce soit dans la gare elle-même en jouant avec la signalisation comme arrière plan photographique, ou depuis le pont en sortie nord de celle-ci offrant une vue panoramique, voire aérienne sur les installations et le plan des voies, ou bien encore au niveau du «triangle» que forment les branches de la «bif» de Roanne. Cerise sur le gâteau, au hasard des roulements, des compositions intéressantes peuvent parfois se présenter devant l'objectif du photographe. Donnons pour exemple ce train de wagons-citerne en provenance de Clermont-Ferrand et faisant son entrée en gare sous un soleil radieux avec quatre BB 75000 en tête de convoi (rien que cela) ! A savoir et dans l'ordre suivant : 475461, 475419, 475416, et 475414 en dernière position ! Autrement dit «LA PHOTO» à ne manquer sous aucun prétexte ! Bon, soyons honnête, l'enthousiasme du photographe s'est quelque peu estompé à cause d'un contre-jour et d'un cadrage perfec-

5. (Ci-contre, à droite) *Reliant Clermont-Ferrand à Lyon le 13 mai 2019, une UM d'autorails X 72500 tricaisse, prenant la direction de Roanne, est vue à la sortie de Saint-Germain-des-Fossés. Après avoir emprunté le raccordement à voie unique en courbe (visible en arrière-plan) reliant directement la ligne du Bourbonnais à la ligne à double voie Saint-Germain-des-Fossés - Roanne, la rame se dandine sur les aiguillages lui permettant de retrouver une circulation normale à gauche.* ***Photos : Jean-Pierre Forest***

7. (Page de droite, bas) *Tracté par une BB 475000, ce convoi transportant des matières radioactives marque un arrêt de service en gare de Saint-Germain-des-Fossés, le 15 mai 2019.*

6. (Ci-dessous) *Arrivée à l'entrée nord de la gare de Saint-Germain-des-Fossés, une rame Intercités Paris-Bercy - Clermont-Ferrand va traverser la gare sans marquer d'arrêt, le 17 juin 2019.*

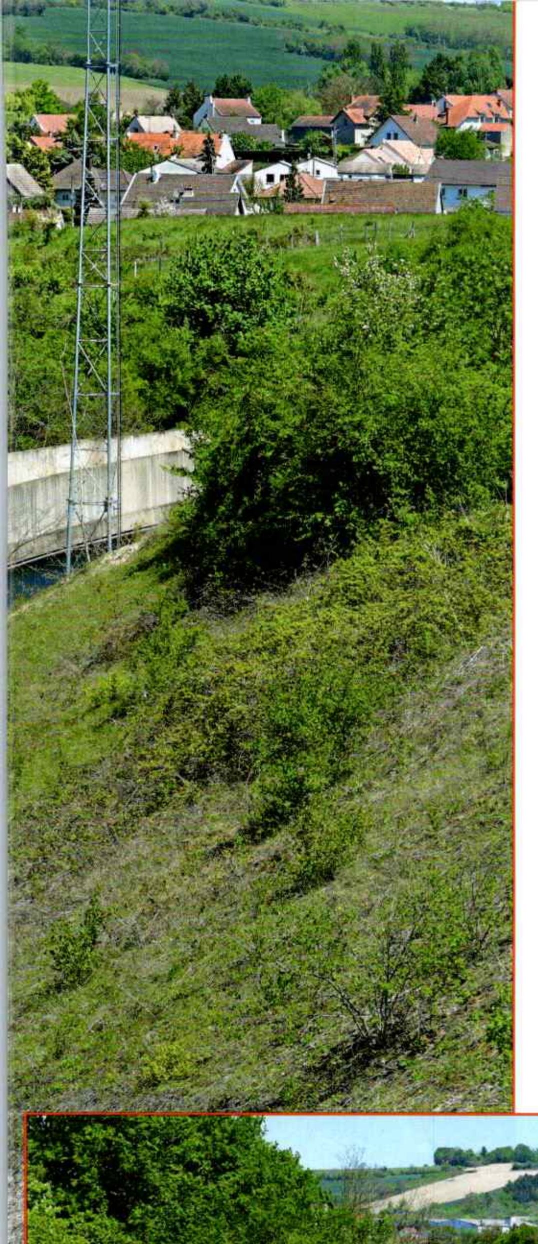


tible… Les manœuvres des trains de fret sur le faisceau marchandises pourront elles aussi être une opportunité photographique avec du classique certes, mais aussi avec, pourquoi pas, pour le plus grand bonheur du photographe, de l'inattendu, tel ce train pas tout à fait comme les autres se présentant en gare et marquant l'arrêt le long des quais en cette belle soirée du 15 mai 2019 ; la BB 475435 tracte, en effet, cinq wagons spéciaux destinés au transport de… «matières radioactives de faible activité spécifique», pour reprendre le libellé du texte mentionné sur la paroi de ceux-ci. Si l'on peut se permettre l'expression. Pourtant, même si de tels wagons ne courent pas les rues, le photographe était quelque peu déçu, car il a dû une fois de plus se contenter de photos affublées d'un malencontreux contre-jour ! Malgré la lumière vespérale parfaite pour la prise de vue, l'orientation du train par rapport à l'éclairage naturel était malheureusement défavorable à cette heure là.





9. (Ci-contre, à gauche) *Arrivant de Clermont-Ferrand, ce train de fret nous offre presque un spectacle «à l'américaine» avec plusieurs locomotives Diesel en tête, sauf qu'ici, nous sommes en France, et sur les quatre BB 475000, seules les deux premières tractionnent, les deux suivantes étant en véhicules. Le convoi est vu sur la ligne du Bourbonnais, au sud de la gare de Saint-Germain-des-Fossés, en approche du raccordement, le 20 septembre 2019.*



Enfin, une fois n'est pas coutume, nous en terminerons avec nos pérégrinations photographiques de façon plus ludique, en nous offrant ce petit plaisir bien original : immortaliser dans la carte mémoire de l'appareil photo, les «très photogéniques Highland Cattle au service du rail» oeuvrant à la «bif» de Saint-Germain-des-Fossés tout en regardant passer le plus placidement du monde, (avec probablement une petite pointe d'ironie dans le regard), les trains… et surtout les photographes !

Il s'agit de la concrétisation d'un projet original qui fut porté à la connaissance des voyageurs par une affiche murale en gare, concernant le débroussaillage et l'entretien des terrains appartenant à la SNCF situés au niveau de la bifurcation du raccordement de Roanne et intitulée : «Des vaches pour débroussailler les terrains de la SNCF».

Vous avez bien lu ! En effet, un troupeau de Highland Cattle, vaches de race ancienne originaire d'Ecosse appréciées pour leur rusticité et se nourrissant de végétation pauvre, a été mis en pâture ici pour une période de trois ans ! SNCF Réseau a remplacé les engins mécaniques… par des animaux, «contribuant à la préservation de la biodiversité et au maintien d'une strate herbacée». Calmes et amicaux, ces sympathiques bovidés ont un «look» attachant ! A vos boîtiers, tout en vous souhaitant de bonnes photos ferroviaires à Saint-Germain-des-Fossés, ou ailleurs.

Jean-Pierre Forest

10. (Ci-dessus, à droite) *Photo visible sur l'affiche présente en gare «Des vaches pour débroussailler les terrains de la SNCF». Sympathiques ces vaches Highland Cattle !* ***Photo : DR***

8. (Ci-contre, à gauche) *Reliant Lyon à Clermont-Ferrand, cette rame Régiolis quadricaisse vient d'emprunter le raccordement direct entre la ligne Saint-Germain-des-Fossés - Roanne non électrifiée et la ligne du Bourbonnais électrifiée en 25 kV-50 Hz, le 13 mai 2019.* ***Photos : Jean-Pierre Forest***

11. (Ci-dessous, à gauche) *Venant tout juste de dépasser la gare de Saint-Germain-des-Fossés, ce train Intercités, Paris-Bercy - Clermont-Ferrand passe sur la ligne du Bourbonnais à l'endroit où se situe le raccordement vers la ligne de Roanne (et au-delà Lyon), le 13 mai 2019.*

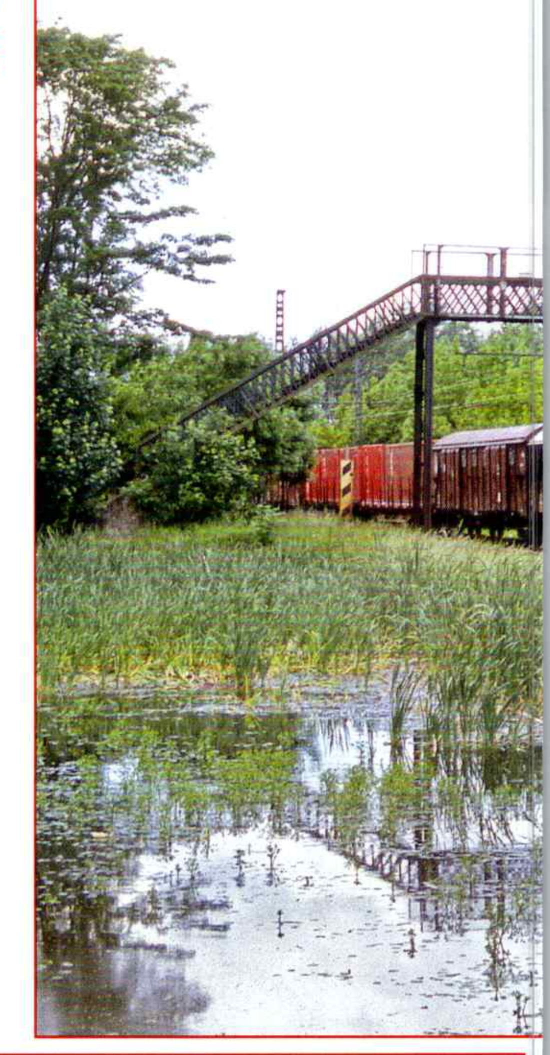
12. (Ci-dessous, à droite) *Au sud de la gare de Saint-Germain-des-Fossés, juste après la zone du raccordement, cette rame Régiolis assure un TER Moulins - Clermont-Ferrand, le 3 juillet 2019.*





C'étaient les années 1980 (1)

Voici 40 ans, nous étions à l'orée des années 1980, une décennie foisonnante pour le développement du chemin de fer. Nous revenons sur cette période, profondément différente de celle que nous connaissons aujourd'hui.



Au tout début des années 1980, la traction vapeur ne venait de disparaître que depuis six ans à peine. Des vestiges de ce mode de traction existaient encore ça et là. Les plus nombreux étaient sans conteste les grues hydrauliques que les agents de la SNCF[1] déposaient au fur et à mesure de la modernisation des installations. Car ces dernières devaient être adaptées à un trafic grandissant. Il y avait donc le passé dont la SNCF voulait se défaire (jusqu'à n'autoriser la circulation d'anciennes locomotives à vapeur préservées et remises en état par des associations qu'au compte-gouttes) et le présent autrement plus porteur.

Photographier les rames anciennes

C'était en particulier le cas pour les grandes lignes qui allaient profiter du progrès amené par les rames à grande vitesse. Déjà, toutefois, ces mêmes grandes lignes avaient profité du confort apporté par les nouvelles voitures Corail. Ce renouvellement à grande échelle du parc voyageurs n'était pas sans incidence sur l'intérêt des compositions voyageurs que les passionnés de chemin de fer pouvaient photographier.

Rapidement donc, un courant d'intérêt se mit en place pour les rames anciennes. Elles étaient d'ailleurs plus nombreuses à circuler lors des périodes de pointe. Et sur un plan photogénique, elles se mariaient parfaitement avec les 2D2 9100 et les CC 7100 qui étaient déjà très recherchées. D'autant que le programme de radiation du matériel moteur prévoyait de commencer à les envoyer à la casse dès la première moitié des années 1980.

Les grandes lignes de l'époque, c'était aussi la recherche de la meilleure vitesse moyenne commerciale pour concurrencer la route. La chasse aux minutes gagnées était donc intense et, en particulier, sur les lignes desservies, alors, en traction Diesel. Celle-ci avait néanmoins un prix puisque la SNCF réclamait un supplément aux voyageurs empruntant les relations les plus rapides. Ces suppléments qui renchérissaient le coût du voyage étaient

1. (A droite) *Au mois de mai 1983, la 2D2 9124 passe à Ris-Orangis avec un train de marchandises reliant Tolbiac à Lyon-Guillotière. Ces machines en fin de carrière étaient très recherchées.*

3. (Page de droite, bas) *La CC 6524 marque un arrêt de service en gare de Pau avec un train de conteneurs, en août 1983. Les CC 6500 étaient parmi les machines électriques les plus fascinantes.*

2. (Ci-dessous) *L'autorail X 2846 du dépôt de Lyon-Vaise stationne devant la remise de la gare de Bort-les-Orgues, en septembre 1983.* ***Photos : Olivier Constant***

6524

4. (Ci-dessus) *Avec comme arrière plan des voitures Corail qui symbolisaient le renouveau des trains grandes lignes classiques dans les années 1970 et 1980, ce train de marchandises est tracté par une BB 8100 (ici la 8121) qui semblait bien banale pour le photographe de l'époque. Nous sommes ici à Béziers en août 1983.*

6. (Ci-contre, à droite) *Les CC 72000 représentaient la traction Diesel noble à la française. Ces machines réussies esthétiquement et aptes à 160 km/h ont fait rêver les photographes des années 1980. Ici, le «Thermal», Le Mont-Dore - Clermont-Ferrand - Paris, passe vers Bourzat, non loin de Vichy, le 21 février 1980.* **Photo : Marcel Aubert**

5. (Ci-dessous) *En août 1984, ce train supplémentaire, Paris-Gare de Lyon - Clermont-Ferrand vient d'arriver à Nevers. L'électrification de la ligne du Bourbonnais n'étant pas achevée, la BB 22240 va céder sa place à une CC 72000 qui emmènera le train jusqu'à la capitale auvergnate.* **Photos 4 et 5 : Olivier Constant**





notamment en place sur les lignes Paris - Clermont-Ferrand et Paris - Nantes. Ces dernières étaient assurées par les iconiques CC 72000, le nec plus ultra de la traction Diesel à l'époque.

Profiter de la grande traction Diesel

On peut, d'ailleurs, se poser la question de savoir si les passionnés de chemin de fer/collaborateurs ferroviaires que nous étions avons réellement profité à plein de la grande traction Diesel à l'époque. Les CC 72000, ainsi que les BB 67300/67400 avaient, en effet, remplacé les prestigieuses 241 P ainsi qu'accessoirement les 141 R charbon ou fuel sur nombre de services voyageurs. Ces locomotives ne semblaient donc pas devoir retenir toute l'attention des ferroviphiles… férus de traction vapeur. Pourtant, les CC 72000 étaient d'une noblesse rare, tout comme leur motorisation. Vraiment, cette série en imposait car elle était, en outre, capable de remorquer des trains Corail à la vitesse de 160 km/h. Elle présentait, toutefois, des faiblesses à commencer par sa capacité de traction. Les moteurs AGO étaient fragiles lorsqu'ils étaient sollicités sur des plages hautes de puissance durant de trop longues périodes. C'était en particulier le cas sur Paris - Clermont-Ferrand. Cette série présentait également l'inconvénient de ne pas être très véloce en accélération. Les CC 72000 avaient besoin d'une bonne dizaine de kilomètres pour s'élancer et atteindre, ensuite, des vitesses proches du nominal.

C'est au dépôt de Clermont que l'auteur de ces lignes les a mieux connues. Il y avait deux à cinq de ces machines qui y stationnaient en permanence entre deux trains. Affectées au dépôt de Vénissieux, ces locomotives étaient

systématiquement garées sous l'une des alvéoles de la rotonde G ex-PLM de l'établissement. Leur démarrage était spectaculaire, et il l'était encore plus lorsqu'il fallait utiliser le start-pilot en période froide. Et que dire de la fumée qui s'élevait alors de la ligne de toiture si ce n'est qu'elle était réellement impressionnante. Un tel dégagement de fumée, comparable à celui d'une locomotive à vapeur, ne serait plus de mise aujourd'hui !

A l'occasion d'accompagnements en cabine, le bruit émis par l'AGO paraissait envoûtant... Il l'était peut-être moins pour les conducteurs qui s'arrangeaient autant que faire se pouvait, de faire tourner la locomotive du bon côté sur la plaque tournante, de manière à utiliser la cabine à l'opposé du moteur Diesel. Ces derniers devaient assurément être des «pieds fins» (terminologie cheminote désignant les conducteurs assurant les roulements voyageurs les plus nobles) pour conduire ces engins à l'esthétique inoubliable. Ils devaient, en effet, passer les crans de traction très progressivement.

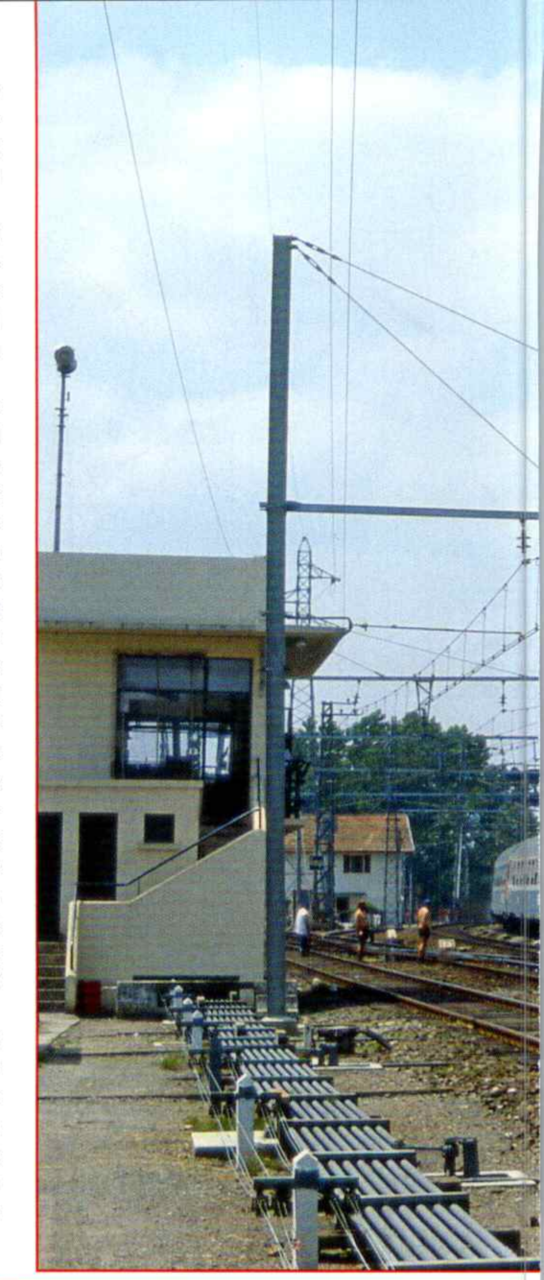
En revanche, les unités-multiples de BB 67400, qui les remplaçaient sur les compositions les plus lourdes, étaient autrement plus véloces. Grâce à une puissance supérieure (4 800 ch contre 3 600 ch), elles pouvaient donc compenser une vitesse limite inférieure de 20 km/h avec de bien meilleures mises en vitesse. Mais elles étaient moins appréciées par les fanas du rail avec une motorisation à la sonorité digne de celle d'un camion. Leurs cabines de conduite étaient, par ailleurs, moins vastes que celles des CC 72000.

Cinq à dix d'entre-elles stationnaient au dépôt de Clermont entre deux trains. Par contre, la présence des A1A A1A 68000 était beaucoup plus rare. Elle ne dépassait pas une machine à la fois, l'intérêt étant que ces locomotives n'étaient pas encore équipées des cabines de conduite renforcées. A l'issue de cette transformation, leurs extrémités ressemblèrent aux BB 67000/67300/67400, ce qui enleva un peu de leur charme.

Pour les accompagnants, le voyage à bord d'une A1A A1A 68000 était mémorable en ce sens que leur suspension était particulièrement souple. Et que dire de leur visibilité à bord si ce n'est qu'elle était panoramique grâce à la présence des vitres d'angle.

Les A1A A1A 68000 partageaient cette souplesse de suspension avec les BB 71000 qui étaient loin de faire l'unanimité au sein des roulants du dépôt de Clermont. Elles méritaient bien, d'ailleurs, leur surnom de «Pédalos» tant ces machines se dodelinaient sur les appareils de voie. Mais lorsque ces mêmes conducteurs prenaient leur service à la feuille en se voyant confier une telle machine, ils n'étaient pas sûrs de terminer leur service sans une avarie. Ils se demandaient même pourquoi la SNCF avait récupéré de tels engins initialement prévus pour l'export. Du moins, c'est ce qui se disait dans l'établissement clermontois. Lorsqu'une machine était immobilisée pour une longue durée, elle était transférée sur le parc rayonnant découvert, bielle pendante certaines fois. Elle y rejoignait alors les X 2800 qui étaient trop longs pour être stationnés sous la rotonde. Le pont tournant desservant cette rotonde était long de 21 mètres seulement, tandis que celui affecté au parc rayonnant était de 24 mètres.

A Clermont, il y avait aussi les navettes avec la gare assurées par des «Picasso», mais également des BB 66000 et 66400. Aux petits numéros, on confiait aussi les dessertes locales comme celle de Vertolaye. Il était alors impensable à nos yeux que ces dessertes assurées par des BB 66000 petits numéros puissent disparaître un jour.





Des coûts photos importants

Là-encore, les amateurs ferroviaires peuvent nourrir des regrets de ne pas les avoir suffisamment couvertes. Mais il y avait déjà tant à faire sur le «Grand Réseau». Il faut bien se souvenir ici que nombre de séries anciennes étaient menacées. Il aurait donc fallu avoir un don d'ubiquité pour se trouver partout où il convenait d'immortaliser une scène ferroviaire. Rappelons ici que posséder un appareil photo 24 x 36 pouvait apparaître comme un luxe à l'époque. Ceux-ci étaient chers au début des années 1980[2]. Les pellicules diapos (Kodachrome 64 ASA, Ektachrome 100 ASA et Fuji 50 ou 100 ASA[3] l'étaient également. On ne pouvait pas, en effet, revenir d'un voyage de plusieurs centaines de kilomètres sans raisonnablement faire plusieurs pellicules, parfois jusqu'à vingt ! Le développement de ces pellicules représentait un coût important également, certaines remises de travaux étant, en outre, peu soignées de la part des magasins photos. Souvent, des marques étaient même visibles sur les photos sans compter, parfois, la présence de rayures fâcheuses pour une éventuelle publication.

Au global, les dépenses photos pouvaient engloutir un quart du salaire. C'est la raison pour laquelle certaines installations des lignes oubliées car exploitées sous le régime de trafic restreint de marchandises étaient peu photographiées[4]. Nous ne pouvons que le déplorer à présent, maintenant que certaines gares n'existent plus ou ont tout simplement été transformées en parkings ou en nouveaux quartiers.

Les coûts pouvaient aussi concerner les déplacements. Pour ceux ayant la chance de travailler dans la «Grande Maison»[5], la présentation de la carte SNCF suffisait pour parcourir tout le réseau français... grauitement. Pour les voyages réalisés à l'étranger, un carnet de coupons faisait le même office. Ces mêmes cheminots passionnés de chemin de fer (ce qui n'était pas bien vu par leur encadrement) pouvaient aussi se restaurer dans les cantines SNCF. Le prix du repas était donc très abordable. Mais avec la fin de la traction vapeur et la réduction continue des effectifs, certaines d'entre elles finissaient par faire pâle figure. D'autres encore finirent par fermer, faute de fréquentation.

Enfin, et sous réserve de se munir du célèbre drap sac, certains dépôts acceptaient de loger les cheminots collaborateurs de revues ferroviaires. Avant l'avènement du TGV qui a redessiné la carte des temps de parcours ferroviaire, il convenait, en effet, de rester sur place deux jours minimum pour ramener suffisamment de matière.

La Région Sud-Est en pointe

Concernant les Régions SNCF visitées, le Sud-Est apparaissait en première ligne tant il y avait profusion de matériels en sursis à photographier. Les jolis coins photos y sont également nombreux et le niveau de trafic était très satisfaisant, en particulier sur l'Artère Impériale. En fait, ce qui déterminait souvent une sortie photos était la mise en marche d'une circulation spéciale assurée par un train vapeur qui était parfois fort injustement qualifiée de «train de cirque». Dans ces conditions, la Région Est était également un territoire ayant la faveur des amateurs de chemin de fer tout comme le Sud-Ouest et ses paysages très vallonnés. Surtout que cette dernière région abritait, en sus, de nombreuses séries d'autorails en sursis. En revanche, la Bretagne ne faisait pas partie des destinations usitées

***7. (En haut de pages)** A Dax, au niveau de la bifurcation des lignes vers Pau et Bayonne, un train d'agence Wasteels composé de voitures-couchettes UIC est tracté par la BB 7249.*

***8. (Page de gauche, bas)** Venant de croiser un train de machines, la BB 9524 assure la traction d'un train de marchandises, à proximité du dépôt d'Avignon, en août 1982.*

Photos : Olivier Constant

et pas uniquement à cause des conditions climatiques potentiellement très changeantes au fil d'une journée[6].

La Région Nord SNCF était injustement oubliée également, à croire que les conditions climatiques moins favorables que sur d'autres régions rebutaient certains d'entre nous tout comme l'absence de relief comme sur la ligne Douai - Valenciennes.

Pourtant, on pouvait y voir du matériel propre à cette Région comme les CC 40100 et les voitures Nord. Les fameux «fers à repasser» des séries CC 14100 et BB 12000 pouvaient également constituer un motif de déplacement du côté de Valenciennes. Le plus surprenant, c'était de voir passer, au rythme d'une desserte de banlieue, toute une batterie de trains de marchandises tractés par ces séries avant la survenue d'un blanc caténaire d'une durée trop longue au goût des photographes.

Au Nord, comme sur l'Est d'ailleurs, existaient les très bruyantes A1A A1A 62000. On peut d'ailleurs se demander comment les riverains firent pour les supporter aussi longtemps. Leurs cabines de conduite présentaient des similitudes avec celles des 141 R... américaines également. En clair, si les sièges présentaient un confort de bon aloi, leur visibilité à travers de petites vitres constituait assurément leur talon d'Achille. Pourtant, les conducteurs officiant au triage du Bourget y étaient habitués. Solides, ces locomotives l'étaient en tous les cas, tout comme les CC 65500 garées au dépôt de La Plaine. Ces engins dotés d'un volant de traction similaire à celui d'une Peugeot 403 étaient, eux aussi, particulièrement bruyants. Côté autorails, l'heure était aux trop nombreux EAD, ce qui ne justifiait absolument pas de déplacements spécifiques. Il n'y avait, en effet, pas une variété suffisante de matériels autorails comme sur le Sud-Ouest.

Des séries délaissées

Bien sûr, il existait d'autres séries qui ne faisaient pas l'unanimité tant elles étaient... trop nombreuses. C'était en particulier le cas pour les BB 16500 sur l'Est, les BB 8500/25500 sur le Sud-Ouest et les BB 8100 et BB 9400 sur le Sud-Est, à telle enseigne que, parfois, les photographes s'abstenaient de prendre des clichés lors de leur passage.

Les amateurs n'aimaient également pas trop la modernisation des engins moteurs qui étaient à l'oeuvre. Certes, ces transformations permettaient à certaines séries de s'octroyer un supplément de carrière appréciable mais cela se faisait au détriment de l'esthétique. L'un des meilleurs exemples en était donné par le masque de protection constituant la nouvelle extrémité des RGP monomoteur. C'était moderne, mais pas franchement apprécié d'autant qu'il était de couleur noire. On avait connu des séries, dont les BB 9200 rouges «Capitole», qui étaient autrement plus visibles pour le personnel travaillant aux abords des voies. (A suivre...) **Olivier Constant**

***9. (En haut de page)** Ne circulant que sur le réseau Nord, cette CC 40100 passe à Saint-Quentin avec un train Bruxelles - Paris-Nord, en juin 1983.*

10. (Ci-dessous)** Deux locomotives Diesel A1A A1A 62000, avec une cabine de conduite rappelant par leur forme celle des 141 R sont vues à Somain au mois d'avril 1983. **Photos : Olivier Constant



(1) Ou les entreprises privées adjudicataires des travaux.

(2) Et les numériques qui leur ont succédé le restent aujourd'hui, certains Nikon coûtant beaucoup plus que l'équivalent d'un mois de salaire.

(3) Pour ne citer que quelques-unes d'entre elles.

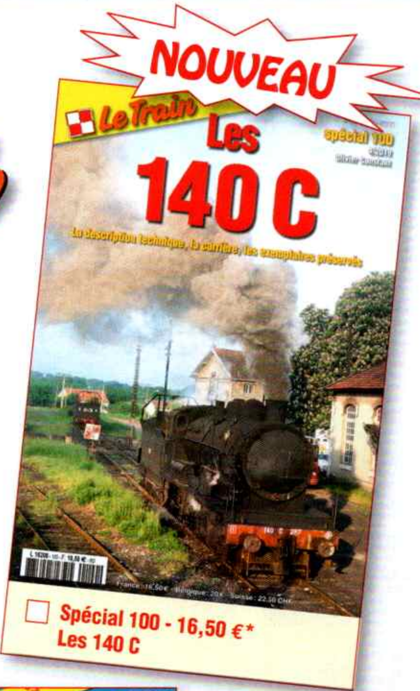
(4) Pour obvier à ce problème de cherté des pellicules, il était également possible d'opter pour le noir et blanc. Une autre solution consistait à acheter les pellicules diapositives en Suisse ou en Allemagne où elles étaient nettement moins chères, mais il fallait changer beaucoup d'argent à cette époque, l'Euro n'existant pas encore. C'était donc une démarche assez contraignante.

(5) Surnom de la SNCF pour les cheminots.

(6) L'auteur de ces lignes a, en effet, photographié beaucoup plus de trains en région lyonnaise qu'en Bretagne.

www.letrain.com (paiement sécurisé)

Le Train



☐ Spécial 100 - 16,50 €*
Les 140 C

Locomotives à vapeur

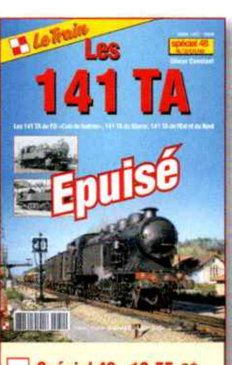
Vous pouvez commander également par :

Tél. : 03.88.54.51.03 (Paiement par CB)
Fax : 03.88.54.48.18 (Paiement par CB)
Internet : www.letrain.com (Paiement sécurisé)





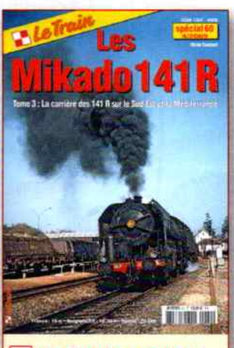
☐ Spécial 12 - 12,05 €*
Les Mountain de l'Est



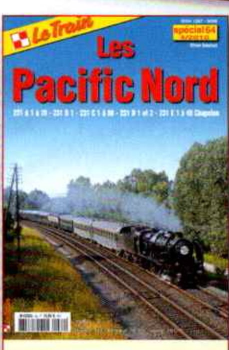
☐ Spécial 48 - 13,55 €*
Les 141 TA



☐ Spécial 55 - 15,00 €*
Mikado 141 R Ouest + S-Ouest



☐ Spécial 60 - 15,00 €*
Mikado 141 R Sud-Est + Méd.

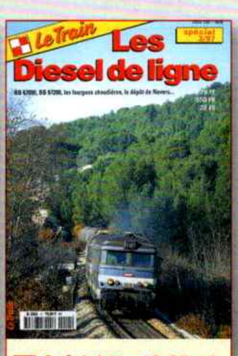


☐ Spécial 64 - 15,00 €*
Pacific Nord

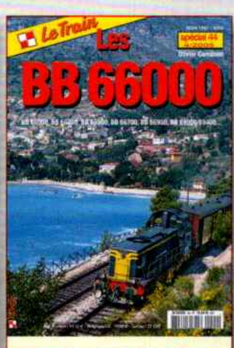
Locomotives Diesel



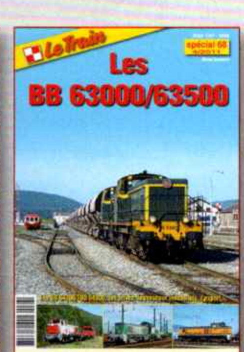
☐ Spécial 6 - 12,05 €*
Les Diesel de ligne 1



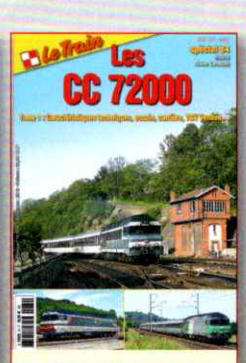
☐ Spécial 11 - 12,05 €*
Les Diesel de ligne 2



☐ Spécial 44 - 13,55 €*
Les BB 66000



☐ Spécial 68 - 15,00 €*
Les BB 63000/63500



☐ Spécial 84 - 16,50 €*
Les CC 72000 - Tome 1



☐ Spécial 88 - 16,50 €*
Les CC 7200072100 - T. 2

Nom
Prénom
Adresse
Code Postal
Ville
Date et signature
Tél. :
E-mail :

☐ Je commande les ouvrages cochés ci-dessus pour un montant total de ....€
+ Frais d'envoi : 7 € (Franco à partir de 65 € de revues) en France métropolitaine, CE et Suisse uniquement** ....€
☐ Je m'abonne pour 4 numéros «Le Train Spécial» à partir du n° .... au prix de 54,80 €*
* France Métropolitaine uniquement - Belgique/CE/Suisse : 58,80 €** ....€
*/** Autres pays et DOM/TOM, nous consulter SVP

Je règle le montant de ....€

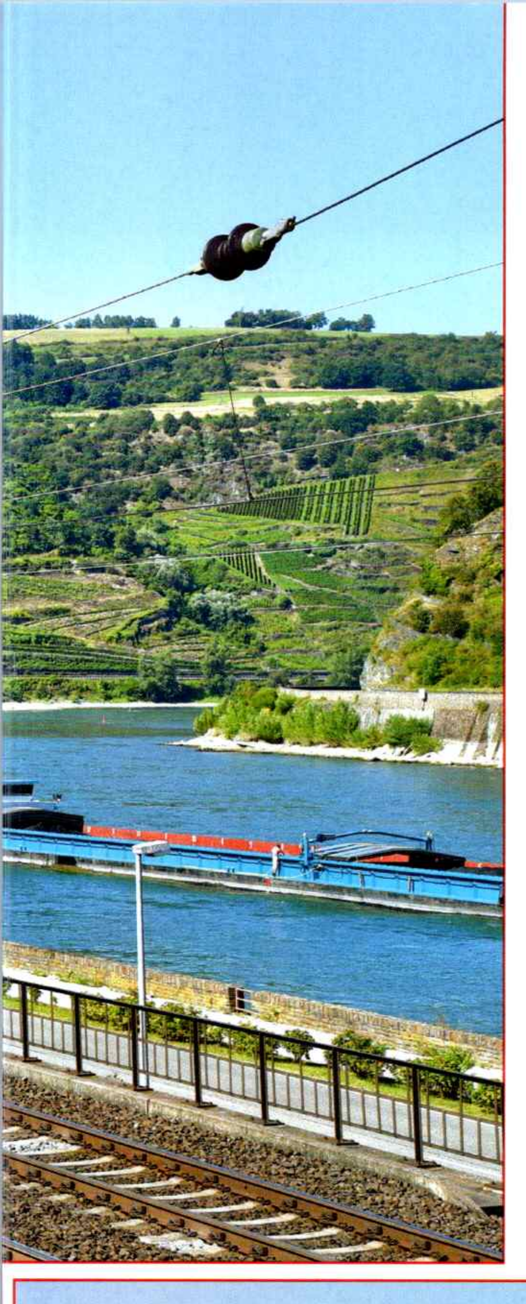
par: ☐ chèque bancaire ou postal ci-joint (France uniquement)
☐ virement bancaire (Crédit Mutuel) - IBAN : FR 76 1027 8017 7000 0197 4264 567 - BIC : CMCIFR2A (zone Euro)
☐ carte bancaire n° ________ expire ____ crypto ___

Bon de commande à renvoyer à :

Editions Publitrains eurl - CS 80010 - 67660 Betschdorf

* Dans la limite des stocks disponibles

DB
DB
ICE



EURO SPOTS (14)

Allemagne :

Des ICE sur lignes classiques

En 1991, dix ans après la France, les Allemands se lancèrent dans la très grande vitesse sur rail en ouvrant deux lignes à grande vitesse, d'une part entre Mannheim et Stuttgart et d'autre part entre Hanovre et Wurtzbourg. Aujourd'hui, la compagnie exploite sept lignes à grande vitesse (Neubaustrecke en allemand, littéralement Nouvelle ligne) où roulent plusieurs séries d'ICE. Il y en a trois où la vitesse est limitée à 250/280 km/h, à savoir les deux premières citées ci-dessus et celle reliant Hanovre à Berlin, et quatre où la vitesse maximale autorisée est de 300 km/h : Cologne - Francfort (Main), Nuremberg - Ingolstadt (- Munich), Nuremberg - Erfurt et Erfurt - Leipzig/Halle. Tout comme en France, les différentes séries d'ICE roulent également sur les lignes classiques, mais aussi sur le réseau de quelques pays limitrophes comme nous allons le montrer ici. **Jean Tricoire**

1. (Ci-contre, à gauche) *Livrées entre 1988 et 1993 par les principaux constructeurs allemands de matériel ferroviaire (AEG, Henschel, Krauss-Maffei, Krupp et Siemens, sans oublier l'helvético-suédois ABB) les 60 rames ICE 1 série (BR) 401 monocourant 15 kV-16,7 Hz alternatif sont composées de deux motrices d'une puissance de 4 800 kW chacune encadrant douze remorques, dont une «restaurant» reconnaissable à son toit surélevé. Longues de 358 m, elles peuvent transporter 645 voyageurs à la vitesse maximale de 280 km/h. Circulant à petite vitesse sur la sinueuse ligne de la rive gauche du Rhin entre Mayence et Coblence en Allemagne, ici à Oberwesel, une rame assure le train ICE 925 Hambourg-Altona - Francfort (Main), via Dortmund, le 26 août 2016.*

2. (Page de gauche, bas) *Le réseau allemand présente un grand nombre de tronçons n'autorisant pas une vitesse de circulation élevée, comme ici dans la vallée du Rhin entre Fribourg-en-Brisgau et Bâle, dans le Bade-Wurtemberg. Avant l'ouverture en 2012 du tunnel de Katzenberg, les ICE empruntaient ce tronçon de quelques kilomètres, comme l'ICE 271 passant près du petit village d'Istein et reliant en matinée Francfort (M) à Coire en Suisse, le chef-lieu du canton des Grisons, le 5 juillet 2011.*

3. (Ci-dessous) *En 1992, peu de temps après leur mise en circulation, les ICE 1 furent progressivement admis à circuler en Suisse, d'abord entre Bâle et Zurich, puis jusqu'à Interlaken, via Berne, et jusqu'à Coire. On voit ici, le 6 mai 2018, ce même ICE 271 à destination de Coire serpenter le long du Walensee près du village de Murg dans le canton de Saint-Gall entre Zurich et Sargans.* ***Photos : Jean Tricoire***



5. (Ci-contre, à gauche) *Afin d'étendre le nombre des relations ICE, la DB mit en service de nouvelles rames à grande vitesse ICE 3 à motorisation répartie qui pouvaient rouler à la vitesse maximale de 330 km/h. Développant une puissance de 8 000 kW, ces trains à huit caisses de 200,84 m de long étaient d'abord destinés à la LGV Cologne - Francfort (M) ouverte en août 2002. Les ICE 3 ont été livrés en plusieurs versions : 50 trains BR 403 monocourant 15 kV-16,7 Hz et 17 trains BR 406 quadritension (8 000 kW sous courant alternatif et 4 300 kW sous courant continu) fournis par Siemens et Bombardier, et, à partir de 2009,17 rames BR 407 Velaro de Siemens de mêmes puissances ; les BR 406 et BR 407 circulent notamment en France sur la LGV Est et sur la LGV Nord pour accéder au tunnel sous la Manche, et en Espagne. Le 5 juillet 2011, l'ICE 101 reliant Dortmund à Bâle passe la gare en courbe d'Efringen-Kirchen dans le Bade-Wurtemberg.*
Photo : Jean Tricoire



4. Après études sur l'évolution du trafic, la DB voulut mieux adapter l'offre à la demande. La modification de la longueur des ICE 1 en fonction de celle-ci s'avérant trop compliquée, elle commanda à Siemens/Adtranz 46 rames réversibles BR 402 plus courtes (205,36 m) composées d'une motrice de 4 800 kW, de six voitures et d'une voiture-pilote ; les premiers trains furent mis en circulation en septembre 1996. Le 29 juin 2019, une UM de deux ICE 2 en provenance de Berlin Gesundbrunnen et à destination de Düsseldorf est vue à l'ouest de Hanovre sur un tronçon à quatre voies, dont deux réservées aux trains de fret.

***6. (Ci-dessous)** C'est pour offrir une vitesse plus élevée sur ses lignes classiques et un confort accru pour les voyageurs que la DB mit en service en 1999 de nouvelles rames ICE dotées d'un système de pendulation inclinant la rame dans les courbes : les ICE T BR 415 à cinq caisses et BR 411 à sept caisses de Siemens/Bombardier/Alstom. Ces automotrices monocourant 15 kV-16,7 Hz pouvant rouler à la vitesse maximale de 230 km/h développent une puissance de 3 000 kW (BR 415) et 4 000 kW (BR 411). Le 1er juillet 2018, l'ICE 27 reliant Dortmund à Vienne en Autriche passe la gare de Bacharach dans la vallée du «Rhin romantique» entre Coblence et Mayence.* **Photos 4 et 6 : Jean Tricoire**

Nostalgie... *140 C 287 : la «Der des Ders»*

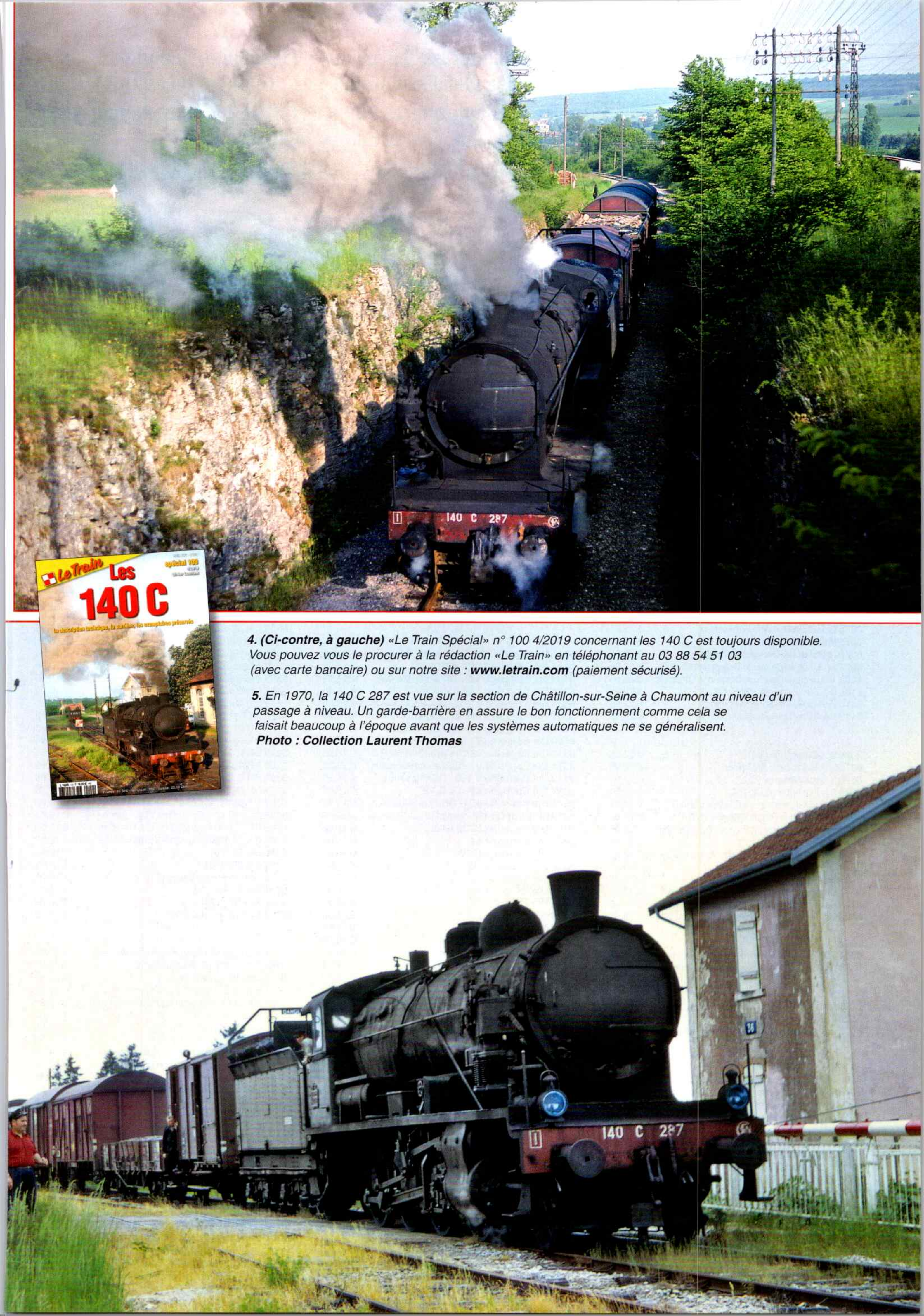
1. (Ci-dessus) *La «Der des Ders» est une expression qui est apparue à la suite de la Première Guerre Mondiale et qui signifie la «dernière des dernières (guerres)». Cette expression s'est ensuite répandue dans le langage courant pour parler d'un événement ou de quelque chose qui disparaît de manière définitive. C'est ainsi que la 140 C 287 a marqué l'histoire de la traction vapeur en France en remorquant l'ultime train commercial le 24 septembre 1975, entre le triage de Troyes et Sainte-Colombe, à savoir un convoi de wagons transportant des rouleaux de fil de fer. Bien avant, on la voit ici en 1970 en gare de Châtillon-sur-Seine avec un convoi de marchandises composé principalement de wagons couverts et de tombereaux.* ***Photo : Collection Laurent Thomas***

3. (Page de droite, haut) *En mai 1975, la 140 C 287 passe avec un court train de marchandises dans une petite tranchée entre Châtillon-sur-Seine et Gray. Fin 1975, cette locomotive fut restituée par les CFTA à la SNCF et garée à Chalindrey. En 1982, elle fut achetée par le Chemin de Fer Touristique du Bréda (CFTB) et transférée en novembre de la même année, en marchandise roulante à Pontcharra-sur-Bréda (Isère). Là, elle fit l'objet de travaux en vue de sa remise en état.* ***Photo : Denis Vuagnoux***

2. (Ci-dessous) *La 140 C 287 est vue dans une gare malheureusement non identifiée entre Châtillon-sur-Seine et Gray, le 22 mai 1975, soit quatre mois environ avant qu'elle n'assure l'ultime train commercial en traction vapeur en France.* ***Photo : Denis Vuagnoux***

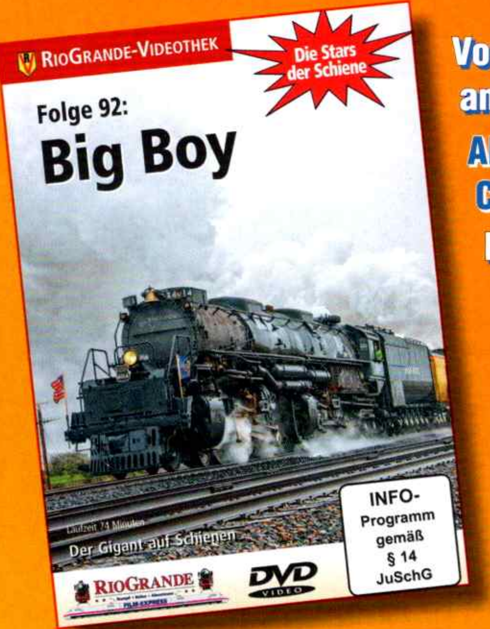






4. (Ci-contre, à gauche) *«Le Train Spécial» n° 100 4/2019 concernant les 140 C est toujours disponible. Vous pouvez vous le procurer à la rédaction «Le Train» en téléphonant au 03 88 54 51 03 (avec carte bancaire) ou sur notre site :* ***www.letrain.com*** *(paiement sécurisé).*

5. *En 1970, la 140 C 287 est vue sur la section de Châtillon-sur-Seine à Chaumont au niveau d'un passage à niveau. Un garde-barrière en assure le bon fonctionnement comme cela se faisait beaucoup à l'époque avant que les systèmes automatiques ne se généralisent.*
Photo : Collection Laurent Thomas



☐ 6392 - Big Boy - 74 mn - 16,95 €

Vous appréciez les émissions «Eisenbahn-Romantik» annoncées tous les mois dans «Le Train» et nos DVD TV-train?

Alors, nul doute que les DVD RioGrande vous plairont aussi. C'est la même équipe qui les réalise !

Et vous avez vu les prix!?... A ce tarif-là, il ne faut plus hésiter!

N





☐ 6393 - 73 mn - 16,95 €



☐ 6390 - 73 mn - 16,95 €

N

☐ 3515 - 50 mn - 22,95 €

Charme de la vapeur en Allemagne

- ☐ 3003 Dampf und Donner im Weserbergland €22,95
- ☐ 6002 Dampfjumbos auf großer Fahrt €22,95
- ☐ 6008 Nordpfeil - Mit Dampf nach Westerland €22,95
- ☐ 6012 Dampflokhochburg Dresden €22,95
- ☐ 6013 Dampflokhochburg Saalfeld - 58 mn €22,95
- ☐ 6015 Dampfspektakel im Thüringer Wald €22,95
- ☐ 6018 Gute alte Dampfeisenbahn €22,95
- ☐ 6020 Endstation Aue €22,95
- ☐ 6021 Winterdampf im Thüringer Wald €22,95
- ☐ 6022 Die Dampflokzeit €22,95
- ☐ 6042 Wintermärchen mit der Dampfeisenbahn €22,95
- ☐ 6048 Schnellzugdampfloks in Aktion €22,95
- ☐ 6070 Große Gala der Dampflokstars épuisé
- ☐ 6072 Auf den Spuren der Interzonenzüge €22,95
- ☐ 6074 Dampfdrehscheibe Lobenstein €22,95
- ☐ 6075 Hamburger Dampfreisen €22,95
- ☐ 6076 Laufsteg der Damplokstars (55 mn) €22,95
- ☐ 6077 Arnstadt, letzte große Dampfeinsatzstelle €22,95
- ☐ 6081 100 Jahre Schmalspurbahnen in Österreich €22,95
- ☐ 6108 Der Circus kommt (Roncalli) €22,95
- ☐ 6110 Dampf überm Schienenstrang €22,95
- ☐ 6113 Deutsche Dampflokstars (80 mn) €22,95

Trains à vapeur sur voies étroites

- ☐ 3026 IV K-Dampf pur (50) €22,95
- ☐ 6016 Liebelei mit der Kleinbahn €22,95
- ☐ 6026 's Bimmelbahnel (55) €22,95
- ☐ 6029 Die Fichtelbergbahn (55) €22,95
- ☐ 6030 Molli Bad Doberan - Kühlungsborn €22,95
- ☐ 6031 Der Rasende Roland (Rügen) (55) €22,95
- ☐ 6032 Dampfkleinbahn im Zittauer Gebirge (55) €22,95
- ☐ 6033 Der Lößnitzdackel €22,95
- ☐ 6034 Der Wilde Robert Oschatz - Mügeln (58) €22,95
- ☐ 6038 Die Selketalbahn €22,95
- ☐ 6039 Die Harzquerbahn (58) €22,95
- ☐ 6043 Unvergessene Schmalspurromantik (40) €22,95
- ☐ 6115 Schmalspurwunder im Erzgebirge (60) €22,95
- ☐ 6122 Der Pollo -Schmalspur in der Prignitz (60) €22,95

Divers jubilés

- ☐ 6004 150 Jahre erste Fernbahn in Deutschland €22,95
- ☐ 6049 Adler, Jumbos, Krokodile Jub. Nürnberg '85 €22,95

Technique des locomotives à vapeur

- ☐ 6001 Eine Dampflok entsteht (Reihe 64) €22,95
- ☐ 6024 01 519 - Eine Dampflok entsteht €22,95
- ☐ 6047 Raw Meiningen - Die Dampflok-Werkstätte €22,95

Locomotives et trains célèbres

- ☐ 6006 ICE - Der Superzug €22,95
- ☐ 6050 03 001 - Die leichte Pazifik-Schnellzuglok €22,95
- ☐ 6052 01 150 - Schwarzer Renner unter Dampf €22,95
- ☐ 6056 95 027 - Mit Dampf über Bergstrecken €22,95
- ☐ 6057 58 311 - Preußens Gloria für schwere Züge €22,95
- ☐ 6059 44 1093 - 1000t und drei Jumbos €22,95
- ☐ 6061 50 622 - Das Arbeitstier auf DB-Gleisen €22,95
- ☐ 6063 Faszination Schnellzugdampflok (01 118) €22,95
- ☐ 6065 Winterdampf bei DB, DR und RhB €22,95
- ☐ 6066 03 1010 DR-Schnellzugstar (55 mn) €22,95
- ☐ 6067 Abschied von der 103 (62 mn) €22,95
- ☐ 6071 Bebra-Erfurt, die legendäre 01-Strecke €22,95
- ☐ 6078 Meilensteine der Eisenbahngeschichte €22,95
- ☐ 6084 Xrot 9213 - Dampfschneeschleuder Bernina €22,95
- ☐ 6085 Krokodilwinter bei der Rhätischen Bahn €22,95
- ☐ 6091 Taigatrommel-V 200 der DR €22,95
- ☐ 6092 E 94 - Das deutsche Krokodil €22,95
- ☐ 6093 221 127 - Die große V 200 €22,95
- ☐ 6094 VT 11.5 - Der legendäre TEE-Triebwagen €22,95
- ☐ 6095 Mit der Ludmilla durch den Ruhrpott €22,95
- ☐ 6096 Mit der Ludmilla durch Sachsen €22,95
- ☐ 6097 Schwere Lasten für die 232 €22,95
- ☐ 6098 Mit der Ludmilla durch Thüringen €22,95
- ☐ 6099 Die Super-Ludmilla - BR 241 €22,95
- ☐ 6103 V 180 - Die erste große DR-Diesellok €22,95
- ☐ 6106 44 1106 - Königin auf Mittelgebirgsstrecken €22,95
- ☐ 6107 44 1378 - Großes Finale am Singener Berg €22,95
- ☐ 6112 58 3047 - Kraftpaket mit drei Zylindern €22,95
- ☐ 6114 Mit Volldampf durch Österreich €22,95
- ☐ 6116 Schweizer Krokodile (110 min.) €29,95
- ☐ 6117 Tour de Ruhr mit der 225 (150 min.) €29,95
- ☐ 6118 Jumbosymphonie vor dem Stahlzug (58) €22,95
- ☐ 6119 Drehscheibe des Fernwehs (60) €22,95
- ☐ 6120 Dieselparade auf der Marschbahn (60) €22,95

Les «Stars du Rail»

- ☐ 6301 Die Baureihe 50 - Mädchen für Alles épuisé
- ☐ 6302 Die Baureihe 01.10 - DB-Dampf...lok €16,95
- ☐ 6303 Die Baureihe V 180 - DR-Großdiesellok €16,95
- ☐ 6304 Die Baureihe 18.4-6 - bayer. S 3/6 €16,95
- ☐ 6306 Die Baureihe V 200 - DB-Großdiesellok €16,95
- ☐ 6307 Die Baureihe 99.5-6 - sächs. IV K €16,95
- ☐ 6308 Die Baureihe 44 - Dreizyl.-Jumbo €16,95
- ☐ 6309 Die Baureihe VT 98 - DB-Schienenbus €16,95
- ☐ 6310 Die Baureihe 38.10 - preußische P 8 €16,95
- ☐ 6311 Die Baureihe 01 - Schnellzug-Dampflok €16,95
- ☐ 6312 Die Baureihe V 100 - DB-Diesellok €16,95
- ☐ 6313 Die Baureihe 58 - pr. G 12 €16,95
- ☐ 6314 Die Baureihe 403 - DB-Schnelltriebwg. €16,95
- ☐ 6315 Die Baureihe 132 - Ludmilla auf Schienen épuisé
- ☐ 6316 Die Baureihe 03.10 (DB) €16,95
- ☐ 6317 Die Baureihe 64 €16,95
- ☐ 6318 Die Baureihe E 10 €16,95
- ☐ 6319 Die Baureihe 10 €16,95
- ☐ 6320 Die Baureihe 41 €16,95
- ☐ 6321 Die Baureihe 101 €16,95
- ☐ 6322 Die Baureihe 78 €16,95
- ☐ 6323 Die Baureihen 215-218 €16,95
- ☐ 6324 Die Baureihe 150 €16,95
- ☐ 6325 Die Baureihe 94.5-42 mn €16,95
- ☐ 6326 Die Baureihe V 100 (DR)-44 mn €16,95
- ☐ 6327 Die Baureihe 23-47 mn €16,95
- ☐ 6328 Die Baureihe 03-48 mn €16,95
- ☐ 6329 Die Baureihe 119-45 mn €16,95
- ☐ 6330 Die Baureihe 39-55 mn €16,95
- ☐ 6331 Die Baureihe 99.7 €16,95
- ☐ 6332 Die Baureihe 155 €16,95
- ☐ 6333 Die Baureihe 86 €16,95
- ☐ 6334 Die Baureihe E 44-45 mn €16,95
- ☐ 6335 Die Baureihe 50.35-45 mn €16,95
- ☐ 6336 Die Baureihe 99.2-45 mn €16,95
- ☐ 6337 Die BR E 40 €16,95
- ☐ 6338 Die Baureihe 52-53 mn €16,95
- ☐ 6339 Die Baureihe 182-45 mn épuisé
- ☐ 6340 Die NOHAB-Nasen-57 mn €16,95
- ☐ 6341 Die BR 175 - SVT 18.16 €16,95
- ☐ 6342 Die Baureihe 01.5-55 mn €16,95
- ☐ 6343 Der Wismarer Schienenbus-54 mn €16,95
- ☐ 6344 Die Baureihe 181-50 mn €16,95
- ☐ 6345 Die Baureihe QJ-64 mn (Chine) €16,95
- ☐ 6346 Die Baureihe 212-62 mn épuisé
- ☐ 6347 Die Baureihe VT 08-55 mn €16,95
- ☐ 6348 BR 18 201 - 60 mn €16,95
- ☐ 6349 BR 12-55 mn épuisé
- ☐ 6350 BR 185 (60 minutes) €16,95
- ☐ 6351 Die Baureihe 57.10-55 mn €16,95
- ☐ 6352 100 Jahre P 8 - BR 38[10] DB-55 mn €16,95
- ☐ 6353 100 Jahre P 8 - BR 38[10] DR-55 mn €16,95
- ☐ 6354 Die Salon-VT 08 der US-Army-75 mn €16,95
- ☐ 6355 Die Baureihe 218 -62 mn €16,95
- ☐ 6356 Die Baureihe 38.2 -40 mn €16,95
- ☐ 6357 Die Neubaukessel-01 der DB (Teil 1) €16,95
- ☐ 6358 Die BR 189 (61 minutes) épuisé
- ☐ 6359 Die Baureihe 52.80 €16,95
- ☐ 6360 J 611 €16,95
- ☐ 6361 Die Baureihe 180/230 (60 minutes) €16,95
- ☐ 6362 Die Baureihe 241 (56 minutes) €16,95
- ☐ 6363 Henschel-Superdampflok 25NC €16,95
- ☐ 6364 Die Baureihe 58.30 €16,95
- ☐ 6365 Die Baureihe Dm3 épuisé
- ☐ 6366 Die Baureihe 24 épuisé
- ☐ 6367 Die Baureihe 103 épuisé
- ☐ 6368 Die Neubaukessel-01 der DB (Teil 2) €16,95
- ☐ 6369 Die Baureihe 120 (60 minutes) €16,95
- ☐ 6370 Die Reihe U €16,95
- ☐ 6371 Die Baureihe 151 (60 minutes) €16,95
- ☐ 6372 Abschied von der 110 (68 minutes) €16,95
- ☐ 6373 Die Baureihe 65 €16,95
- ☐ 6374 Die Baureihe ER 20 €16,95
- ☐ 6375 Die Baureihe 225 (75 minutes) €16,95
- ☐ 6376 E 94 (1ère partie) DB (60 minutes) €16,95
- ☐ 6377 BR 01 509 (80 minutes) €16,95
- ☐ 6378 BR 01 150 (80 minutes) €16,95
- ☐ 6379 BR E 94 (2e partie) ÖBB (60 minutes) €16,95
- ☐ 6380 BR 103 235 (80 minutes) €16,95
- ☐ 6381 BR E 94 (3e partie) DR (60 minutes) €16,95
- ☐ 6382 BR 95 (80 minutes) €16,95
- ☐ 6384 V 60 (60 minutes) €16,95
- ☐ 6385 Die BR 03 - Die letzten DB-Jahre (80) €16,95
- ☐ 6386 CC 72000 - Die 3600 PS Kult-Diesellok (72) €16,95
- ☐ 6387 BR 44 1616 - Jumbo-Volldampf DB (55) €16,95
- ☐ 6388 BR 86 (70) €16,95
- ☐ 6389 BB 262 (65) €16,95
- ☐ 6390 Nohab-Rundnasen (73) €16,95
- ☐ 6391 BR 01 180 (69) €16,95
- N ☐ 6392 Big Boy (74) €16,95
- N ☐ 6393 Mallets im Harz (73) €16,95

Edition vidéo «Eisenbahn-Romantik»

- ☐ 6401 Auf schmaler Spur durch Württemberg €22,95
- ☐ 6402 Der Eastern & Oriental-Express €22,95
- ☐ 6403 Schiffsbrücke Speyer €22,95
- ☐ 6404 Venice-Simplon-Orient-Express €22,95
- ☐ 6405 Mit Volldampf durch das Schwabenland €22,95
- ☐ 6407 Transkanada €22,95
- ☐ 6410 Die Centovallibahn €22,95
- ☐ 6411 Die Northlander-Story (55) €22,95
- ☐ 6412 Faszination Montreux-Oberlandbahn €22,95
- ☐ 6413 Die Jahrhundertparade (75) €22,95
- ☐ 6415 Tempo, Takt + Dampf €22,95
- ☐ 6416 Das große Dampfeldorado (vap. en Chine) €22,95
- ☐ 6419 Rhone Express €22,95
- ☐ 6420 Mont-Blanc-Express €22,95
- ☐ 6422 Dampftakt über dem Westerwald €22,95
- ☐ 6423 Paradis du CF - l'Oberland Bernois €22,95
- ☐ 6425 Bernina Express (57) €22,95
- ☐ 6426 Sachsens Schmalspur-Bulle (55) €22,95
- ☐ 6427 Eisenbahnparadies Südostbahn €22,95
- ☐ 6428 Der Federsee-Express €22,95
- ☐ 6429 Molli - EXTRA ! 2 DVD à 55 mn €22,95
- ☐ 6430 Furka-Abenteuer, Rigi-Dampf und ... €22,95
- ☐ 6433 O. Winston Link - Magier der Nacht €22,95
- ☐ 6434 Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke €22,95
- ☐ 6435 Die Bernina-Bahn (62) €22,95
- ☐ 6438 Nostalgie Glacier-Express (58 mn) €22,95
- ☐ 6439 Die Ruegensche Bäderbahn (65 + 55) €22,95
- ☐ 6440 Die Sauschwänzlebahn (70 mn) €22,95

RioGrande

Les DVD RioGrande sont en allemand, mais même sans parler la langue de Goethe, vous trouverez plaisir à voir ces films.

N




☐ 5107 - Coffret de 4 DVD - Diesel - 204 mn - 29,95 €

☐ 15285028 - 60 mn - 19,95 €

☐ 7710 - 56 mn - 19,95 €

☐ 7569 - 58 mn - 14,80 €

- ☐ 4500 Deutsche Dampflokomotiven €22,95
- ☐ 4501 Die Jumbo-Saga (4 en 1 - 245 mn) €39,95
- ☐ 4502 Die Ludmilla-Saga (190 mn) €29,95
- ☐ 4507 Schweizer Ferienbahnen (110) €29,95

Les grands classiques

- ☐ 3001 01.10 von Hamburg nach Westerland €22,95
- ☐ 3002 Mit der 01.5 zum Eisernen Vorhang €22,95
- ☐ 3004 Die Schnurre - Die Kreis Altenaer... (110 mn) €29,95
- ☐ 3006 Dampfgüterzüge zum Eisernen Vorhang €22,95
- ☐ 3007 Altenbeken - Der ber. Eisenbahnknoten €22,95
- ☐ 3008 Hof - Die berühmte 01-Hochburg €22,95
- ☐ 3009 Rheine - Das letzte DB-Dampflok-Mekka €22,95
- ☐ 3010 Preußendampf im Schwabenland €22,95
- ☐ 3011 Dampfjumbos im Ruhrgebiet €22,95
- ☐ 3013 Schmalspurdampf in Bosniens Gebirge €22,95
- ☐ 3014 Dampf im Ruhrpott €22,95
- ☐ 3015 Mosbach - Mudau €22,95
- ☐ 3017 Von Salzburg nach Bad Ischl - Die SKGLB €22,95
- ☐ 3018 Die Schwarzwaldbahn €22,95
- ☐ 3019 Mit Volldampf auf der Moselstrecke €22,95
- ☐ 3020 DB-Dampflokstar im Eggegebirge €22,95
- ☐ 3021 Vergessene Bahnromantik im Odenwald €22,95
- ☐ 3022 Dampflokhochburg Osnabrück €22,95
- ☐ 3023 Altbau Elloks in Deutschland €22,95
- ☐ 3024 Kamera! Kino! Dampfzugjagd! (55 mn) €22,95
- ☐ 3025 Eisenbahn-Paradies Schweiz-1 (54 mn) €22,95
- ☐ 3027 D-Zug, Dampf und Dispatcher - DR Anno 1953 (58 mn) €22,95
- ☐ 3028 Eisenbahn-Paradies Schweiz-2 (55 mn) €22,95
- ☐ 3029 Saalfeld (2 x 50 mn) €29,95
- N ☐ 3030 Dampflok-Ausbesserungswerke (95 mn) €22,95
- N ☐ 3032 Mythos Fischzug Sg 5321 (80 mn) €22,95

Chemins de fer du monde

- ☐ 6005 Anden-Express €22,95
- ☐ 6087 Jütland-Express - Dampf in Dänemark €22,95
- ☐ 6701 Mit dem Challenger durch die Rockies €22,95
- ☐ 6702 Daylight 4449 - Big Steam in the West €22,95
- ☐ 6708 Winterdampf am Kap (110 min) €29,95

Voyages de rêve sur rails

- ☐ 7001 Mit der Dampfkleinbahn durch den Harz €22,95
- ☐ 7002 Rocky Mountain Express €22,95
- ☐ 7013 Die Karwendelbahn €22,95
- ☐ 7014 Die Zillertal-/Achenseebahn €22,95
- ☐ 7016 Brig-Visp-Zermatt €22,95
- ☐ 7017 RioGrande - Dampf in den Rockies €22,95
- ☐ 7021 Die Krimmler Bahn €22,95
- ☐ 7023 Die Bern-Lötschberg-Simplonbahn €22,95
- ☐ 7025 Mallorcas Ferienbahnen €22,95
- ☐ 7026 Der Arosa-Express €22,95
- ☐ 7027 Die schönsten Schweizer Alpenbahnen €22,95
- ☐ 7029 Eisenbahn-Paradies Norvegen €22,95
- ☐ 7030 Dieselpower unter der Mitternachtssonne €22,95
- ☐ 7031 Gipfelstürmer - Zahnradb. in den Alpen €29,95
- ☐ 7033 Eisenbahnparadies Westschweiz €22,95
- ☐ 7034 Die Gonergrat Bahn €22,95
- ☐ 7036 Mariazellerbahn €22,95
- ☐ 7037 Bergsteiger auf schmaler Spur €22,95
- ☐ 7038 Die Brünigbahn €22,95
- ☐ 7039 Schweizer Alpendampf €22,95

Archives de Ton Pruissen

- ☐ 3501 Bundesbahn-Dampf 1966-76 50 mn. €22,95
- ☐ 3502 Dampf-Raritäten - Oder u. Weichsel 1 50 mn. €22,95
- ☐ 3503 Dampf-Raritäten - Oder u. Weichsel 2 50 mn. €22,95
- ☐ 3504 Dampf-Raritäten - Oder u. Weichsel 3 50 mn. €22,95
- ☐ 3505 Süßer Dampf (Java) 70 mn. €22,95
- ☐ 3506 Reichsbahndampf 1 Norden der DDR 70 mn. €22,95
- ☐ 3507 Deutsche Dampfraritäten u. d. Halbmond €22,95
- ☐ 3508 Reichsbahndampf 2 Meterspur DDR 50 mn. €22,95
- ☐ 3509 Reichsbahndampf 3 Dampf Sachsen 53 mn. €22,95
- ☐ 3510 Reichsbahndampf 4 Dampf Sachsen 54 mn. €22,95
- ☐ 3511 Reichsbahndampf 5 Dampf Pacifics 51 mn. €22,95
- ☐ 3512 Mussorgsky unter Dampf 34 mn. €22,95
- ☐ 3513 Reichsbahndampf 6 Rügen 55 mn. €22,95
- N ☐ 3514 Reichsbahndampf 7 Meck.-Pomm. 54 mn. €22,95
- N ☐ 3515 Reichsbahndampf 8 Wilkau-Carlsfeld. 50 mn. €22,95

Coffrets Nostalgie et trams

- P ☐ 5028 DB-Filme der 50er Jahre 10 DVD 214 mn. €69,95
- P ☐ 5100 Loco. vapeur de légende 10 DVD 666 mn. €49,95
- P ☐ 5101 Liebe alte Bimmelbahn 5 DVD 265 mn. €24,95
- P ☐ 5102 Liebe alte Bimmelbahn 5 DVD 270 mn. €24,95
- P ☐ 5103 Deutsche Dampfloks-Mythos 01 4 DVD 295 mn. €29,95
- P ☐ 5104 Nachkriegs-Dieselloks DB 4 DVD 185 mn. €29,95
- P ☐ 5105 Nachkriegs-Dieselloks DR 4 DVD 176 mn. €29,95
- P ☐ 5106 Neubau Elloks DB 4 DVD 193 mn. €29,95
- N ☐ 5107 Triebzug-Legenden DB et DR 4 DVD 204 mn. €29,95

Accompagnements en cabine

- ☐ 7050 Bernina Express - 2 heures 17 ! €22,95
- ☐ 70500 Bernina Express - Blue Ray - 2 h 17 ! €22,95
- ☐ 7051 Glacier Express - 2 DVD - 6 heures 30 ! €22,95
- ☐ 70510 Glacier Express - Blue Ray - 6 h 30 ! €22,95
- ☐ 7052 Mit dem Krokodil über den Gotthard - 3 h 30 ! épuisé
- ☐ 7053 Top of Europe/Interlaken-Jungfraujoch (1 h 45) €22,95
- N ☐ 7054 Die Lötschbergbahn - Brig - Bern (1 h 40) €22,95
- N ☐ 7055 Volldampf am Furka-Pass (1 h 50) €22,95

Modélisme ferroviaire

DVD Modellbahn TV 1 à 67, nous contacter SVP

- ☐ 7501 à 68 Modellbahn TV 1 à 68 - chaque DVD €14,80
- N ☐ 7569 Modellbahn TV 69 - 58 mn €14,80

DVD Modellbahn TV Spezial 1 à 7, nous contacter SVP

- ☐ 7708 Modellbahn TV Spezial 8 - 60 mn €14,80
- N ☐ 7709 Modellbahn TV Spezial 9 - 65 mn €14,80
- N ☐ 7710 Modellbahn TV Spezial 10 - 56 mn €14,80
- ☐ 6406 Die schönsten Modelleisenbahnen €22,95
- ☐ 6424 Traum. Miniatur-Wunderland - 200 mn €22,95
- ☐ 6431 Die Schwarzwald-Modellbahn Hausach €22,95
- ☐ 6436 OntraxS - La plus belle expo eur. (150 mn) €29,95
- ☐ 6441 Kaeserberg (65 mn + 85 mn.) épuisé
- N ☐ 6442 Miniatur-Wunderland 2018 (110 mn.) €9,95
- ☐ 15285005 MIBA-Anlagenparade 1 (E) €19,95
- ☐ 15285010 MIBA-Anlagenparade 2 (E) €19,95
- ☐ 15285006 MIBA-Anlagenparade 3 (E) €19,95
- ☐ 15285001 MIBA-Anlagenparade 4 (E) €19,95
- ☐ 15285002 MIBA-Anlagenparade 5 (E) €19,95
- ☐ 15285008 MIBA-Anlagenparade 6 (E) €19,95
- ☐ 15285016 MIBA-Anlagenparade 7 (E) €19,95
- ☐ 15285018 MIBA-Anlagenparade 8 (E) €19,95
- ☐ 15285021 MIBA-Anlagenparade 9 €19,95
- N ☐ 15285028 MIBA-Anlagenparade 10 (60 mn) €19,95
- ☐ 15285022 MIBA Modellbahn-Tour (57 mn) €19,95
- ☐ 15285023 Modellbahn-Werkstatt 1 (58 mn) €19,95
- ☐ 15285024 Modellbahn-Werkstatt 2 (59 mn) €19,95
- ☐ 15285025 Modellbahn-Werkstatt 3 (57 mn) €19,95
- ☐ 15285026 Modellbahn-Werkstatt 4 (59 mn) €19,95
- ☐ 15285027 Modellbahn-Werkstatt 5 (59 mn) €19,95
- N ☐ 15285029 Modellbahn-Werkstatt 6 (55 mn) €19,95
- ☐ 15285003 Anlagenbau von A bis Z (E) €19,95
- ☐ 15285007 Dreams (E) €19,95
- ☐ 15285011 Gartenbahnen (E) €19,95
- ☐ 15285012 1 x 1 des Anlagenbaus (E) €19,95
- ☐ 15285013 Eine Heimat für die Loks (E) €19,95
- ☐ 15285014 Eine Anlage entsteht (E) €19,95
- ☐ 15285015 Modellbahn und Landschaft (E) €19,95
- ☐ 15285017 Die digitale Modellbahn (E) €19,95
- ☐ 15285020 Modellbahn auf der Königspur €19,95
- ☐ 15285022 Modellbahntour-11 Anlagen-Mei... €19,95
- N ☐ 631599 Hans Peter Porsche Traumwerk (63) €19,95

Nom

Prénom

Adresse

Code Postal

Ville

Date

Signature

☐ **Oui, je commande les DVD cochés ci-dessus au prix de** .... €

+ participation forfaitaire aux frais d'envoi (frais uniques) **7,00 €**

(France métropolitaine, CE, Suisse uniquement - DOM/TOM et autres pays, nous consulter SVP)

Je règle le montant de.. .... €

par: ☐ **chèque bancaire ou postal ci-joint (France uniquement)**

☐ **virement bancaire - Crédit Mutuel de l'Outre-Forêt - IBAN : FR76 1027 8017 7000 0197 4264 567 - BIC : CMCIFR2A (zone Euro)**

☐ **carte bancaire n°** ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ **expire** ☐☐☐☐ **crypto** ☐☐☐

Ce tarif valable jusqu'au 20 juin 2020 annule et remplace les précédents.

Des extraits des DVD marqués (E) sont visibles sur notre site : www.letrain.com

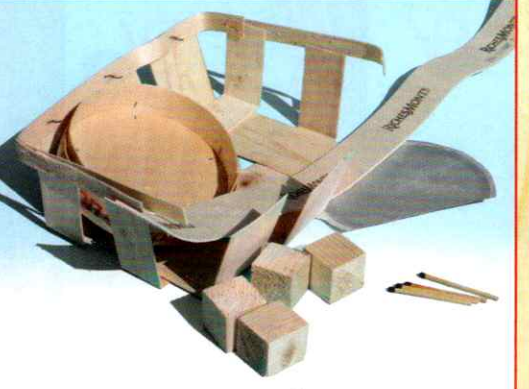
Bon de commande à renvoyer aux : Editions Publitrains eurl - CS 80010 - 67660 Betschdorf



La cabane

1. (Ci-dessous, à gauche)
Quelques fournitures simples : des bandelettes de bois, des allumettes, des cubes en bois provenant d'un tasseau et un couvercle alu d'une boîte de fromage frais.

2. (Ci-dessous, à droite)
Les principaux outils et fournitures nécessaires pour équiper notre atelier.
Photos : Pierre Lherbon





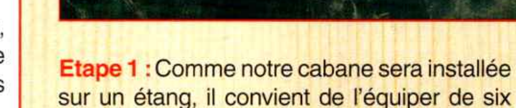
Liste de l'outillage

- Petit plateau à découper
- Petite règle d'écolier
- Cutter
- Critérium
- Porte-foret de 1 mm et de 2 mm
- Set de patine NOCH (réf. 61165)
- Colle à prise rapide NOCH (réf. 61104)
- Scie ROCO (réf. 10900)
- Empreinte pour tôle ondulée (aumo.be)



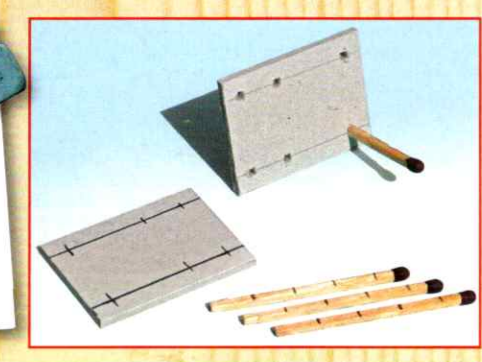
3. (Ci-contre, à droite)
Ce petit set de patine NOCH permet de teinter également le bois, comme notre cabane du pêcheur.

Pratiquer le modélisme, c'est aussi rechercher des astuces, tout en mettant en oeuvre des techniques traditionnelles. En toute modestie, construisons la cabane de nos rêves et valorisons des matériaux usuels.
Avec une chute d'un tasseau d'une section de 26 mm x 26 mm, quelques allumettes, du carton, et surtout, des bandelettes de bois issues de cagettes et d'emballages de fromage, le chantier peut commencer ! Nos travaux comportent quatre étapes : le gros oeuvre, l'habillage, la décoration, et la toiture.



Liste des fournitures

- Petit bois (emballage ou cagette)
- Allumettes
- Cube en bois (tasseau 26 mm x 26 mm)
- Carton gris (épaisseur 2 mm environ)
- Couvercle en aluminium (emballage d'un fromage frais)



Photos 4 et 5 - Etape 1
4. (Ci-dessus, à droite)
Lorsque les six perçages de 1 mm puis de 2 mm sont réalisés sur la plaque en carton, il convient d'ajuster l'ouverture en passant une grande allumette. Les pilotis sont obtenus en coupant une allumette en plusieurs sections de 1 cm.



5. *Le cube en bois est fixé sur le socle en carton, au moyen de colle NOCH (réf. 61104).*

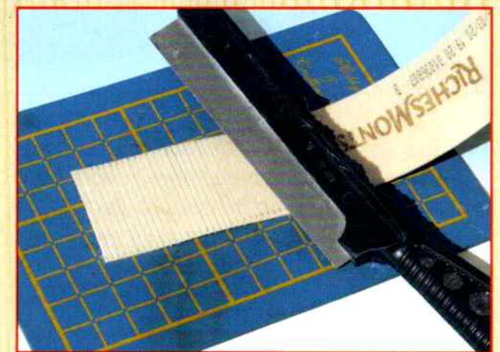
Etape 1 : Comme notre cabane sera installée sur un étang, il convient de l'équiper de six pilotis : quatre pour soutenir la cabane et deux pour la terrasse.
Sur une pièce en carton de 40 mm x 30 mm, tracez à 5 mm du bord, l'emplacement des ouvertures dans lesquelles seront implantés les pilotis. Le carton étant un matériau particulièrement tendre, utilisez un porte-foret pour travailler à la main. Dans un premier temps, percez délicatement un trou avec un foret de 1 mm, puis effectuez un deuxième passage avec un foret de 2 mm. Les six pilotis, de section carrée, sont fabriqués à partir de morceaux d'allumettes d'une longueur de 1 cm. Avant d'insérer les pilotis dans la plaque en carton, une grande allumette est glissée dans chaque trou afin d'agrandir le passage et de former une section carrée. Les pilotis peuvent maintenant venir se loger dans le socle.
Pour la rigidité de la cabane, j'ai fait le choix d'habiller un cube en bois coupé d'un tasseau de 26 mm x 26 mm avec une scie à onglet. Le cube est collé sur le carton gris en prenant soin de laisser une bordure de 2 mm par rapport au côté de la plaque. Cette bordure correspond à l'épaisseur des parois de la cabane.

du pêcheur

HO

Etape 2 : Le travail du bois est peu commun dans notre loisir, quelques précautions sont nécessaires. Le bois des cagettes est fin et très sec. Par conséquent, il est fragile et cassant. Il faut absolument faire en sorte de couper les pièces en suivant le sens des fibres du bois, soit au cutter, soit avec la scie ROCO, qui va se révéler très pratique. En effet, pour reproduire l'effet des planches de bois, la scie permet d'avoir un trait de coupe assez visible contrairement au cutter qui a une lame trop fine. Par conséquent, le travail sur les bandelettes en bois est effectué en deux temps. En premier lieu, marquez à la scie ROCO les joints entre les planches en bois d'une largeur de 2 mm, puis découpez les quatre panneaux nécessaires avec le cutter. Concernant le choix des matériaux pour reproduire le bois, j'ai préféré utiliser un emballage de fromage à raclette de la marque RichesMonts ; la raison est simple : le bois de l'emballage est collé sur un support cartonné, ce qui le rend beaucoup moins cassant lors des découpes au cutter. Pour évoquer les portes de la cabane (une à l'avant et l'autre à l'arrière), j'ai simplement collé de petits profilés en bois pour reproduire l'encadrement.

6. (Grande photo ci-dessus)** Ici, la ligne de chemin de fer construite sur un talus longe un étang où un des pêcheurs a installé une petite cabane en bois.* ***Photos : Pierre Lherbon





Photos 7 et 8 - Etape 2

***7.** A l'aide de la scie ROCO, les planches sont matérialisées tous les 2 mm sur la bande de bois.*

***8.** Pour réaliser les poutres de l'auvent, des petits profilés de bois sont encastrés entre les planches de la face avant qui mesure environ 5 mm de plus que les autres à cause de l'inclinaison du toit.*

La terrasse est traitée comme les parois de la cabane, et pour un meilleur rendu, j'ai également habillé la tranche du socle avec un bandeau en bois. Toutes les pièces sont collées avec de la colle NOCH (réf. 61104).
La dernière opération concerne l'installation de la toiture. Au préalable, de fausses poutres (une longueur de 1,5 cm est suffisante) sont encastrées entre les planches dans la face avant plus haute que les autres (5 mm). Ces poutres dépassent de la façade d'environ 6 mm pour réaliser un petit auvent. Sur les côtés, sont fixées de grandes poutres bien visibles qui apportent une belle finition à la construction. Le travail se termine avec la pose d'une planche pour réaliser le support du toit.



9. *Sur la base d'une chute de bois (un bout de tasseau de 26 mm x 26 mm), nous avons construit la cabane du pêcheur. Bien que de petite dimension, cette cabane dégage un certain charme. Pour finir notre projet, une petite caisse est déposée sur la terrasse et avec une seule figurine, notre cabane devient un lieu amical pour pêcher et passer de bons moments.* **Photos : Pierre Lherbon**

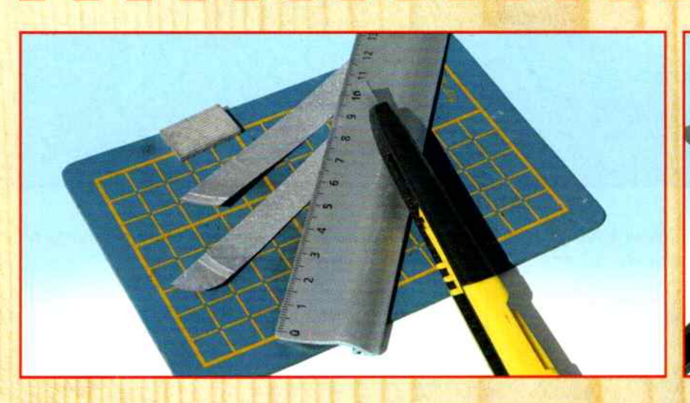


Etape 3 : Comme l'habillage de la cabane est exclusivement réalisé en bois, nous allons pouvoir changer nos habitudes pour décorer notre construction et oublier nos classiques pots de peinture. Nous allons teinter le bois avec de la terre à décor NOCH (réf. 61165). Dans un premier temps, j'ai humidifié le bois en étalant de l'eau avec un pinceau, puis, l'ensemble de la cabane est coloré avec un ocre jaune en utilisant le petit pinceau du set de patine. Pour diluer parfaitement la terre à décor sur certaines zones, j'ai dû reprendre le pinceau avec de l'eau et poursuivre l'application de la teinte du bois. Ce travail est très simple à réaliser. Pour obtenir une légère patine de la cabane, j'ai étalé avec un doigt quelques pigments de vert sur les murs.

Photos 10 et 11 - Etape 3

10. (En haut à droite) *Ici, la cabane a été retournée pour l'application de terres à décor sous l'auvent. Cela permet de découvrir les poutres apparentes de la toiture.*

11. (Ci-dessus) *La décoration de la cabane est uniquement réalisée avec de la terre à décor.*



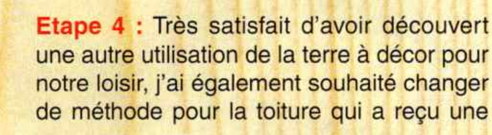


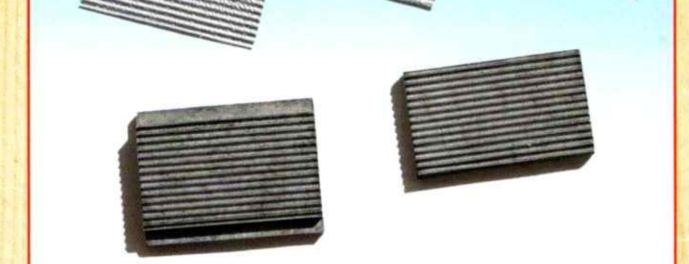
Photos 12 à 14 - Etape 4

12. (Ci-dessus, à gauche) *Le couvercle d'un emballage de fromage est découpé pour obtenir des pièces de la taille de l'empreinte métallique.* **Photos : Pierre Lherbon**

Etape 4 : Très satisfait d'avoir découvert une autre utilisation de la terre à décor pour notre loisir, j'ai également souhaité changer de méthode pour la toiture qui a reçu une couverture en plaques de tôle ondulée. Celles-ci sont fabriquées à l'aide d'une paire d'empreintes de l'artisan Hugo Valcke (aumo.be). Le principe est simple : il convient de placer une feuille d'aluminium entre les deux empreintes métalliques, puis d'effectuer un serrage pour marquer l'aluminium (avec un serre-joint, par exemple). Après quelques essais pour rechercher la bonne épaisseur de la feuille d'aluminium, mon choix s'est porté sur l'emploi d'un couvercle de fromage frais («Madame Loïk», par exemple), plus épais que l'aluminium ménager qui est trop fragile. Pour la cabane, seulement six plaques de tôle sont nécessaires. Elles sont fixées à la colle à bois (réf. 61104) NOCH, en veillant à les faire se chevaucher. Pour atténuer l'aspect alu du toit, une couche de peinture gris (réf. 64) HUMBROL recouvre les tôles ondulées.

Pierre Lherbon

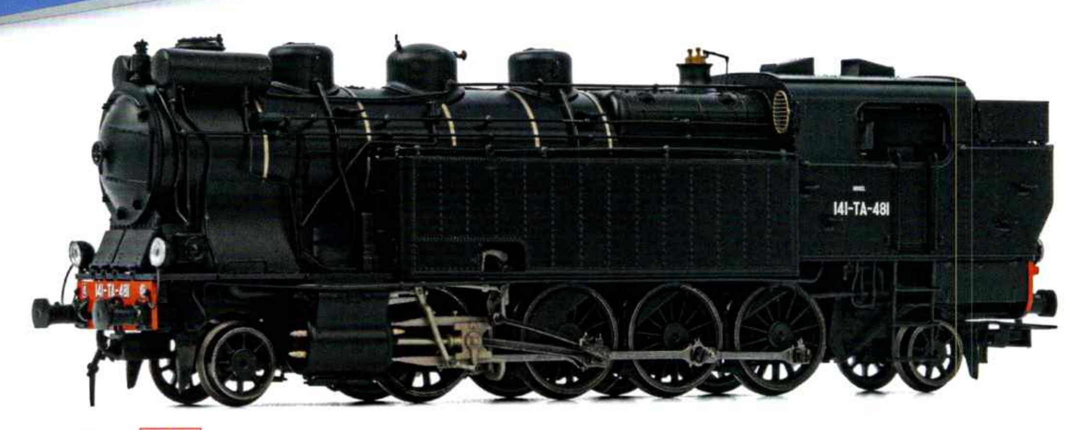




13. (Ci-dessus, à droite) *Une petite feuille d'aluminium, à la taille définitive de la tôle ondulée, est posée entre les deux empreintes, puis l'ensemble est placé dans un serre-joint pour mettre en forme la petite feuille d'alu.*

14. (Ci-contre, à gauche) *La dimension maximale des petites tôles ondulées est de 14 mm x 23 mm (aumo.be). Sur cette photo, on peut observer le résultat.*





HJ2378 / HJ2378S DCC SOUND

SNCF, locomotive à vapeur 141 TA 481, livrée noire, ACFI, sans plaques, époque III

A Réserver !





HJ6182

SNCF, wagon silo Faoos à 4 essieux, livrée “SIMOTRA”, ép. IV



HJ6183

SNCF, wagon silo Faoos à 4 essieux, livrée “S.A.E.”, ép. IV



HJ6184

SNCF, wagon silo à parois rondes, livrée “UNICOPA”, ép. IV

Luxor Sugarcane Valley

Une plantation de canne à sucre quelque part en Egypte...

Une des réalisations inédites très appréciées de «Modeltrein Expo On traXS! 2019» fut sans doute le tout nouveau réseau de Samuël de Zutter et de Valentijn Van der Haegen. Une des questions posée le plus souvent était : «Comment l'idée vous est-elle venue de construire un réseau égyptien ?». «Nous voulions avant tout construire quelque chose d'aisé à transporter, à assembler et à faire fonctionner, en fait, deux personnes seulement devaient être en mesure d'exécuter toutes ces tâches. Ce n'est qu'ensuite que nos idées fusèrent et que nous avons échangé nos points de vue concernant un thème précis pour notre futur réseau. Très vite, l'idée de reproduire une plantation de canne à sucre dans les Caraïbes fit son chemin. Mais sur You Tube, nous avons découvert un petit film d'une telle plantation à Luxor en Egypte. Celle-ci est de plus desservie par une petite ligne à voie étroite, encore en bon





état ! C'est ainsi que notre projet s'est trouvé dans les starting-blocks.

Très vite, les grandes lignes furent tracées. Notre diorama serait constitué de deux faces, chacun de nous prenant en charge la finition de l'une de ces faces. Nous avions déjà pu voir ce concept lors d'une expo et il nous avait alors paru intéressant. Le sujet serait double : un petit village avec son marché et une plantation de canne à sucre (du moins une partie) et sa sucrerie.

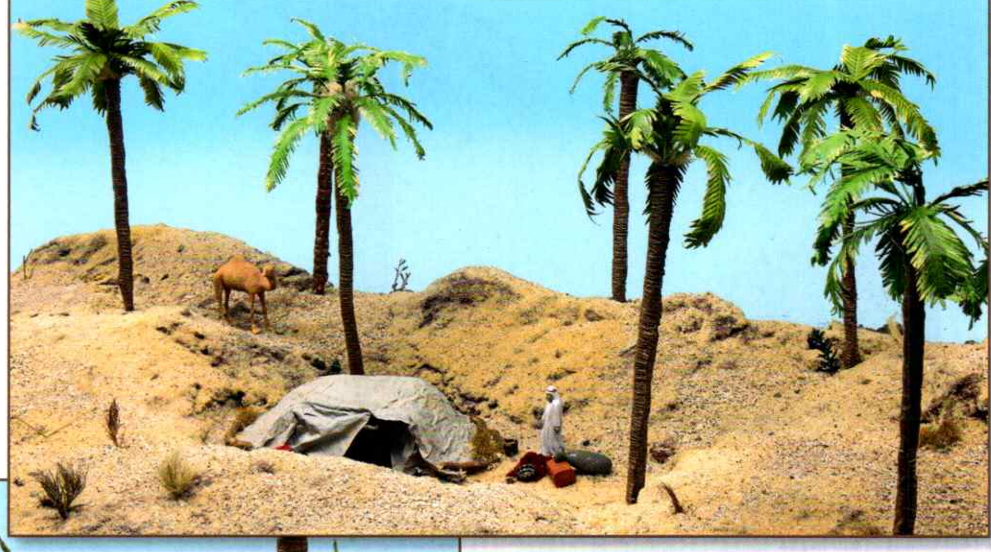
Nous avons volontairement opté pour un tracé de voies simple, car nous voulions nous focaliser davantage sur la réalisation du paysage. C'est ainsi qu'est né un ovale de voie relativement grand avec un embranchement menant vers une remise à locomotives et la possibilité de pénétrer dans la sucrerie. Pour la partie visible du réseau, c'est de la voie étroite 0e de PECO qui a été utilisée, mais derrière les coulisses nous avons réutilisé des coupons de rails standards à l'échelle H0. Le village n'est pas une reproduction exacte mais une évocation ; pour ce faire, nous nous sommes inspirés de photos, de sites réels, trouvées sur internet, entre autres celles d'un village fait de pierres d'argile couleur soleil et situé sur une colline aux alentours de Luxor. Un vestige de porte de ville et une muraille donnent à ce village un caractère typique. Pour la réalisation de tous ces bâtiments, nous avons utilisé comme base du carton plume de différentes épais-

2. (Ci-dessus) *Cette locomotive «faite maison» est montée sur un châssis H0.* **Photo : Gérard Tombroek**

1. (Grande photo) *Qui dit champ de canne à sucre dit sucrerie… Celle-ci est fabriquée de toutes pièces à partir de matériaux de récupération. La canne à sucre est acheminée par le train ou au moyen de charrettes tractées par des ânes.* **Photo : Frank Vermeulen**

__3.__ Une vue d'ensemble de la partie droite du réseau, construite par Samuël De Zutter.
Photo : Frank Vermeulen

seurs assemblé par collage (des épingles ont maintenu le tout jusqu'à séchage complet). Suivirent alors quelques couches d'un enduit de type POLYFILLA, de plâtre et parfois aussi de sable, jusqu'à obtention d'un aspect crédible à nos yeux pour un tel village. Pour les toits des ateliers, il fallait montrer qu'ils étaient recouverts de roseaux mêlés à de l'argile : sur notre réseau, les végétaux qui reposent sur les murs ne sont autres que des ...spaghettis assez fins. Pour faire courber quelque peu ces pâtes, nous y avons déposé un linge humide et un petit sac de sable. Elles ont encore été enduites d'un peu de plâtre, teinté et patiné. Des auvents réalisés



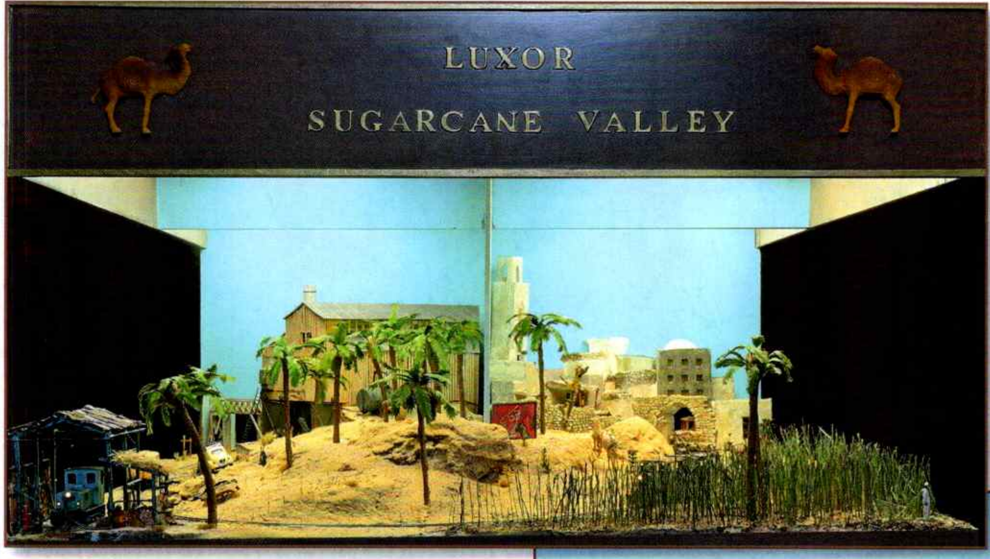


__4. (Ci-dessus)__ Nous nous trouvons dans la zone désertique, avec quelques rares palmiers. Les feuilles géantes de ces derniers ont été confectionnées avec des morceaux de papier collés sur un bout de fil de fer et peints en différents tons de vert. Rassemblés par quinze, ces morceaux forment une couronne de feuilles. Le tronc d'un palmier est très particulier et peut être reproduit avec du papier crépon de NOCH découpé et enroulé autour d'un fil de fer. Le tout est ensuite fignolé au moyen d'une petite couche de peinture.

__5. (A gauche)__ La voie longe un champ de canne à sucre. Les tiges sont constituées de brins d'herbe peints en vert.
Photos 4, 5 et 8 : Gérard Tombroek

__8. (Page de droite, bas)__ La remise à locomotives de l'endroit... ou du moins ce qu'il en reste après avoir affronté de nombreuses tempêtes de sable. Elle a été construite, entre autres, à partir de voies Lima déclassées.

6. Une petite locomotive Diesel est «abritée» ici contre le soleil et le sable. Il s'agit d'un modèle de la gamme Magic-Train de FLEISCHMANN, légèrement modifié. **Photo : Gérard Tombroek**



7. (Ci-dessus) *Vue d'ensemble de l'un des côtés du réseau : la paroi arrière sert à la fois de fond de décor et de séparateur scénique.*
Photos : Frank Vermeulen

avec quelques restes de tissus complètent ces bâtisses.
Les différents commerçants et échoppiers ont reçu, chacun, des articles à vendre provenant de notre «boîte fourre-tout». Un marchand propose des légumes, en partie constitués de petits grains de poivre ou d'autres épices en graines. Le tout est complété par des dames-jeannes protégées par un panier tressé. Si nous longeons l'allée décorée d'authentiques pancartes égyptiennes d'époque, nous arrivons chez l'épicier. On peut voir chez lui des étagères en bois remplies de bocaux avec toutes sortes d'épices. Les pots en verre sont des petits tubes en plastique translucide. Sur une table (faite de chutes de bois) on peut voir une balance (faite de chutes de carton). A l'extérieur, on aperçoit des grands paniers remplis de différentes épices exotiques très colorées. Quelques assiettes et autres récipients en céramique émaillée de la région, ainsi que diverses caisses complètent le tout.
Le sol de la place du village est réalisé au moyen de différentes sortes de sable, fixé à la colle à bois légèrement diluée et additionnée d'une goutte de liquide vaisselle.
Ici aussi, règne une belle activité. Un commerçant vend des cruches et des amphores en terre cuite, ainsi que des plats en métal

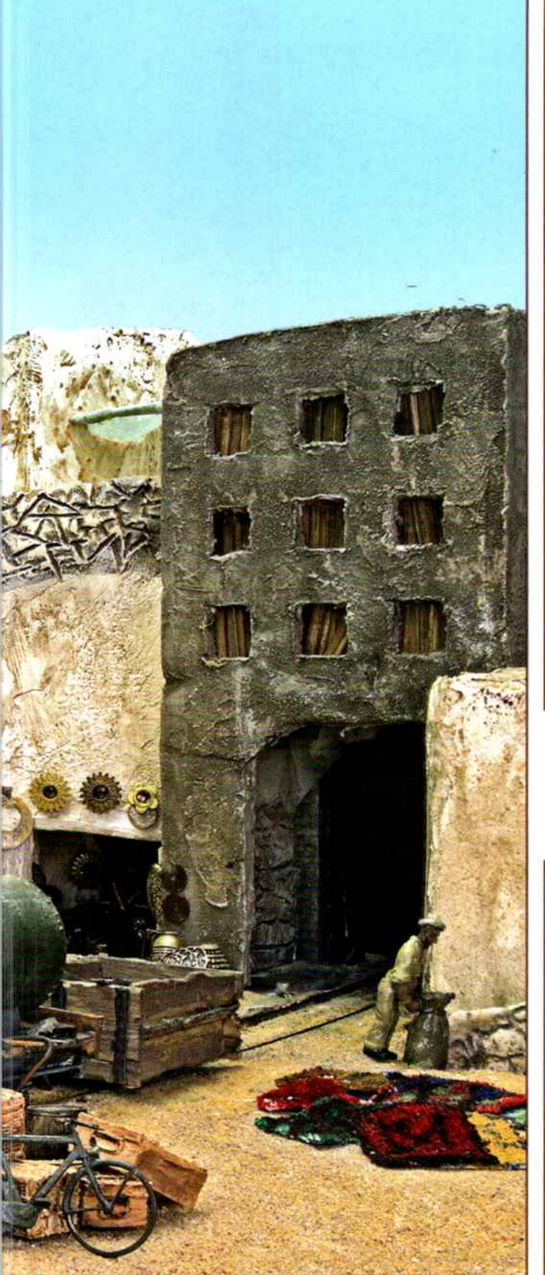


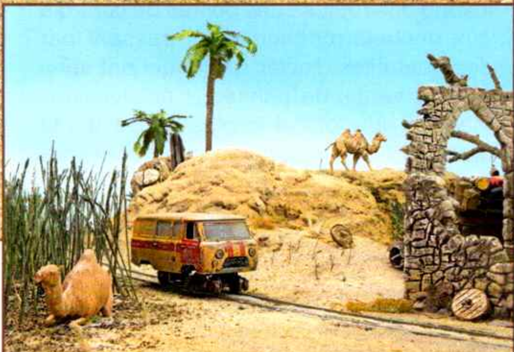
9. Le matériel roulant est «fait maison», avec beaucoup de fantaisie et un clin d'œil à la réalité. Beaucoup de pièces de modèles H0 déclassés ont été utilisées. A l'avant-plan, on remarque un commerçant de pots en terre cuite. ***Photos 9, 11, 12 et 13 : Gérard Tombroek***

10. (Ci-dessous) *L'Egypte est inconcevable sans marchands de tapis. Les tapis persans sont confectionnés en découpant une étoffe moelleuse aux bonnes mesures et en les colorant ensuite au moyen de stylos feutres. L'intérieur du magasin du boucher est le résultat d'une collection de bijoux déclassés, de boutons et de fioritures sur des sacs et des habits conservés pendant des années, le tout complété par quelques babioles procurées par la copine.* ***Photos 10 et 14 : Frank Vermeulen***



travaillés par un dinandier. Le transport de toutes ces marchandises est effectué sur des charrettes, confectionnées, elles aussi, de toutes pièces.
Le charmeur de serpents est arrivé après que l'idée en eût été soufflée par un membre du club : c'était à l'origine une figurine chinoise, qui a été découpée, fondue, recollée, recouverte d'adhésif, puis peinte afin de pouvoir jouer son rôle. D'ailleurs la majorité des autres figurines sur ce réseau ont subi un traitement similaire. Une perle en plastique un peu ouvragée a été coupée en son milieu pour faire office de panier abritant le cobra, qui était à l'origine… la queue d'un lionceau !
La remise-atelier a été assemblée à partir d'anciens rails LIMA et recouverte de tout ce qui peut protéger du soleil et du sable : des plaques émaillées, de la tôle ondulée vétuste, des planches, des toiles, etc. A



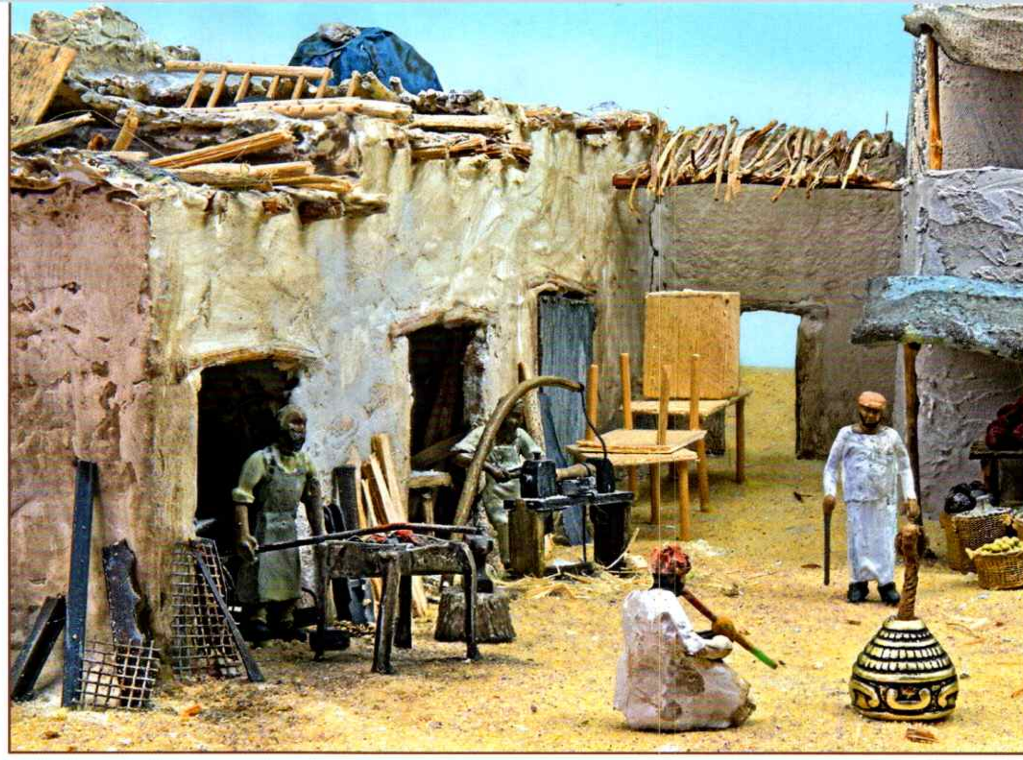


11. (Ci-dessus) Une draisine de fabrication maison circule entre chameau et dromadaire : il s'agit en fait d'un minibus russe transformé pour circuler sur la voie ferrée.

14. (A droite) Le four du boulanger a été réalisé en nous basant sur des photos. Il a été découpé dans du polystyrène extrudé et retravaillé avec du plâtre. Les pains ronds et plats sont confectionnés avec du plâtre, tandis que l'outillage est fait de petits morceaux de bois découpés et poncés.

l'intérieur, il y a même un plancher réalisé en pâte à modeler DAS, ainsi qu'un établi et l'outillage nécessaire pour l'entretien, voire le maintien en service, du matériel roulant varié et d'un autre âge.

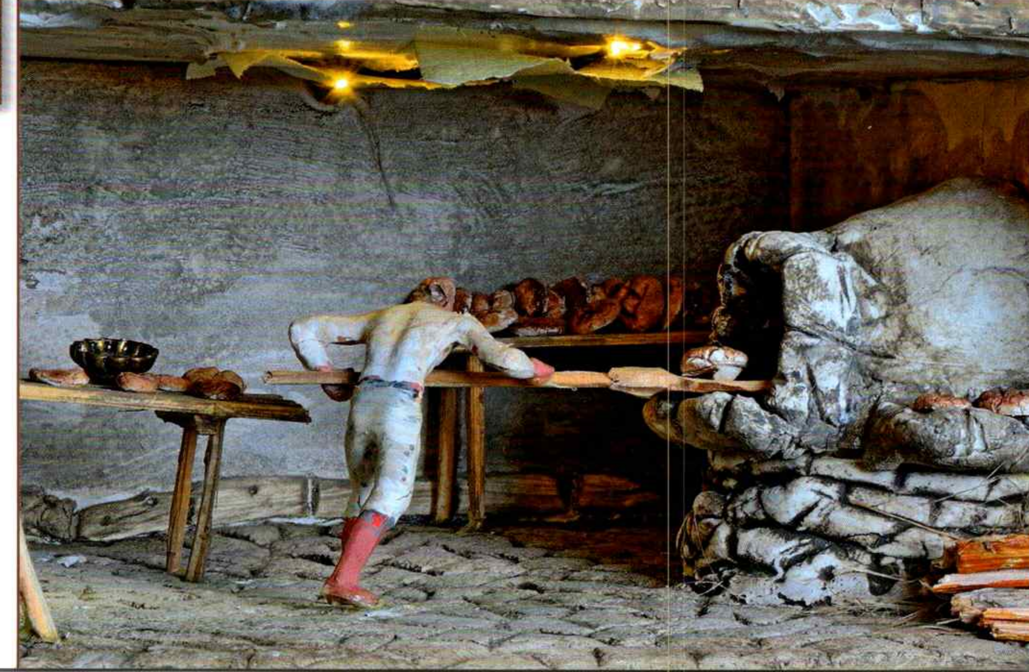
Un problème sur lequel nous avons dû



12. (Ci-dessus) Quelques ateliers, placés le long des murailles, abritent les ateliers de différents artisans. Le forgeron est en train de façonner un ornement au moyen d'un tour entraîné par une pédale ; le tour a été déniché chez Langley. La forge a été construite à partir de feuilles d'alu, complétées par un peu de charbon. La peinture rouge donne l'illusion du feu. Le charmeur de serpents maintient son cobra en transe.



13. Du côté gauche du petit village, on aperçoit encore des vestiges d'un ancien portail. Un camion à bout de souffle peine sous une lourde charge.



15. La place du village est entourée de magasins, d'ateliers, d'une boucherie et d'une boulangerie, sans parler des marchands ambulants ; elle est surplombée de quelques habitations et d'une mosquée. ***Photo : Frank Vermeulen***

nous pencher longtemps concernait l'art et la manière de représenter les cannes à sucre. Finalement, nous avons opté pour la méthode sans doute la plus simple. Le long d'un chemin, nous avons récolté de l'herbe qui a ensuite été séchée, coupée à la longueur adéquate et peinte en vert foncé. Finalement, ces brindilles ont été collées dans des bandelettes d'une largeur de 7 mm découpées dans du carton ondulé. Ces bandelettes ont ensuite été intégrées au diorama. Cette manière de travailler fut très rapide, d'autant plus que tous ces bricolages ont pu être réalisés à l'aise, à table. Mais qui dit champ de canne à sucre, dit sucrerie. Celle-ci a été fabriquée intégralement en utilisant toutes sortes de matériaux auxquels nous avons donné une seconde vie, comme par exemple le bois d'une caissette d'oranges. D'un côté de l'usine, est installé un appentis où entrent les trains chargés de canne à sucre, de l'autre, une passerelle pour le chargement de camions : le but était de prévoir un élément supplémentaire de jeu et de manœuvres. Pour le reste, nous avons créé quelques petites scènes qui représentent le travail dans la sucrerie et autour de celle-ci, y compris un bâtiment administratif d'où l'on contrôle les camions entrant et sortant de l'emprise.

Pour le reste, c'est-à-dire d'autres détails qui figurent sur notre réseau de Luxor, nous nous sommes surtout basés sur notre expérience et les photos de voyages réalisés précédemment en Egypte. Vous ne pouvez pas vous imager tout ce que l'on peut y voir le long des routes : des postes de contrôle aux déchets ménagers, en passant par des poutrelles d'acier rouillé qui ont servi en leur temps de panneaux publicitaires. Mais ce qui nous a le plus frappé est la diversité de la végétation que l'on trouve dans le désert.

Tout comme pour le décor, on ne trouve aucun matériel roulant égyptien spécifique, voire nord-africain, dans le commerce spécialisé. Sur notre réseau, ce matériel est donc constitué d'une variété de petites machines et de wagons adaptés. Certains sont des modèles Magic Train de FLEISCHMANN, simplement repeints et patinés. Diverses locos ont également été construites de toutes pièces à partir d'un châssis H0 et d'une superstructure «maison» en 0e, cependant, toutes fonctionnent en mode digital DCC. Les petits wagons sont, eux aussi, de fabrication intégrale sur la base d'anciennes pièces en H0.

Nous avons éprouvé beaucoup de plaisir à réaliser et à détailler ce réseau, d'autant plus que nous disposions d'un laps de temps relativement long qui nous a permis de bien fignoler certaines scènes, ce que les spectateurs ont apprécié lors de l'expo On traXS !.

Valentijn Van der Haegen/Samuël de Zutter

Adaptation : Herwig Vanderlieck

8. Pour garnir le magasin de tissus, nous avons collecté des bouts d'anciens chemisiers pour dames de différentes teintes et en avons constitué des rouleaux au moyen d'adhésif à double face. Une étagère a été confectionnée au moyen d'un peu de bois et les rouleaux y ont été entreposés ici et là. Le commerçant peut également faire usage d'une table pour la découpe de ses tissus. ***Photo : Gérard Tombroek***



Models World

«Camino Azul» + «Freccia del Sole»

Un petit air de vacances !

Au début des années 1970, on connaissait déjà bien depuis quelques années les attentes des vacanciers en matière de tourisme : trouver une plage enSoleillée en été ou une station de montagne en hiver. C'était pour répondre à cette demande que des spécialistes de l'organisation de voyages à forfait (sic !) - que nous appelons aujourd'hui «tour-opérateurs» - proposaient alors des voyages-forfait par chemin de fer, là où la durée de transport, de préférence nocturne, restait dans des limites raisonnables tout en prenant soin de proposer une gamme d'hôtels qui couvrait un éventail de prix le plus large possible. Dans ces prestations complètes, le «tout compris» démarrait dès le quai de la gare avec l'affrètement de trains spéciaux. A bord, des accompagnateurs étaient aux petits soins avec la distribution de repas, la diffusion de programmes musicaux dans les compartiments, la mise à disposition de jeux de société. Bien entendu le transport des bagages et le transfert à l'hôtel étaient inclus.

Fondée en 1957 par quatre agences de voyages, la «Société anonyme belge du tourisme par rail» ou Railtour était un de ces spécialistes. L'actionnariat allait se renforcer par l'arrivée d'une dizaine d'autres agences au fil des années. D'ailleurs, la SNCB était également devenue actionnaire dès 1970.

MODELS WORLD (L.S. MODELS) propose deux compositions de trains de nuit internationaux Railtour dans les configurations des années 1970 qui avaient circulé sur les voies françaises : le «Camino Azul» et le «Freccia del Sole». Notons qu'il ne s'agit pas de modèles inédits, mais de rééditions de voitures parues au fil des années précédentes, parfois bienvenues pour l'amateur désirant constituer des compositions originales ; le niveau de gravure et de détails, ainsi que la décoration restant tout à fait actuels. Les deux coffrets comprennent chacun cinq voitures et un fourgon, certains véhicules étant similaires d'un coffret à l'autre. En tout, nous sommes en présence de cinq véhicules distincts.

Le «Camino Azul» (Route bleue) assurait la relation Bruxelles - Port-Bou plusieurs fois par semaine en été et desservait Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Luxembourg, Namur, Arlon, Luxembourg, Nîmes, Montpellier, Agde, Béziers, Perpignan, Collioure, Port-Vendres, Banyuls, Cerbère et Port-Bou. Le temps de parcours était de près de 15 heures. La relation prit fin le 28 septembre 2003 avec la disparition progressive des trains de nuit.

La composition proposée sous la référence

*1. **(En haut de page)** La voiture I4 A9 en décoration «Budget» issue du coffret MW1905. Cette voiture comprenant neuf compartiments de 1ère classe déclassée en 2e classe était alors qualifiée de «Railtour Budget». Les places assises constituaient la «classe économique».*

*2. **(Gros plan ci-dessus)** Gros plan sur une plaque d'itinéraire du «Freccia del Sole».*

*3. **(Ci-dessous)** Un fourgon Dms de la SNCB est présent dans les deux coffrets.*
Photos : Jean Buchmann







Références	
MW1903	**Set Railtour II** «Camino Azul»
MW1905	**Set Railtour II** «Freccia del Sole»

4. (Ci-dessus) *La voiture I5 Bc10 construite en 1967 arbore la livrée «Railtour II» fait de bleu nuit à triple bandeau bleu ciel courant tout le long de la caisse.*

5. (Ci-contre, à gauche) *Gros plan sur une plaque d'itinéraire du «Camino Azul».*

MW1903, qui circulait dans cette configuration entre 1973 et 1977, comprend trois voitures I5 Bc10 (dix compartiments de 2e classe à six couchettes), une voiture-restaurant I2, une voiture I4 A9, ainsi qu'un fourgon Dms. Tout ce matériel est immatriculé à la SNCB et arbore le logo Railtour.

Le «Freccia del Sole» (Flèche du Soleil) reliait, quant à lui, la Belgique à l'Italie. Le service de ce train fut inauguré le 31 mai 1974 et arrêté le 28 septembre 2003. En un peu moins de 17 heures, le train desservait Bruxelles Sud/Nord, Luxembourg, Namur, Arlon, Luxembourg, Domodossola, Milan, Bologne Centrale et Rimini, la destination sur la côte adriatique, le parcours français passant de Zoufftgen à Bâle. La composition proposée sous la référence MW1905 s'inscrit dans la période 1974-1978 et comprend également trois voitures I5 Bc10, une I4 A9 et un fourgon Dms. Comme différence par rapport au set précédent, nous notons la présence d'une voiture Pullman WP Côte d'Azur en lieu et place de la voiture-restaurant I2.

Une excellente opportunité pour faire circuler des compositions originales sur nos réseaux.

Jean Buchmann



6. (Ci-dessus) *La voiture Pullman WP Côte d'Azur avec logo RAILTOUR est comprise dans le coffret MW1905.*

7. (Ci-contre, à gauche) *Le logo RAILTOUR est apposé sur tous les véhicules.*

8. (Ci-dessous) *La voiture-restaurant I2 est la plus ancienne puisque construite en 1952. Elle est issue du coffret MW1903.*





L'évolution des dépôts autorails

Région Sud-Ouest (1)

En complément de l'encyclopédie des matériels moteurs français consacrée aux autorails mis en service à partir de 1928, nous publions aujourd'hui un nouveau volet d'une vaste rétrospective sur l'évolution des centres d'autorails français depuis leur origine. Après l'Est, le Nord et l'Ouest, la quatrième étude concerne la Région Sud-Ouest.

Le Midi fut le second Réseau après l'Etat à introduire en service commercial un autorail, en l'occurrence une «Pauline». Cet engin d'une masse totale en charge de seulement 12,8 t fut mis en service le 27 octobre 1931. Cette légèreté présentait un atout indéniable, celui d'une consommation réduite (16 l de gasoil en moyenne aux 100 km). Ainsi pouvait être envisagé le remplacement des trains... légers assurés en traction vapeur sur les lignes secondaires. Ces dernières étaient, alors, en passe d'être concurrencées par les lignes routières. D'autres engins de ce type mais de série, cette fois, furent commandés en fin d'année. Ils rejoignirent également le dépôt de Mont-de-Marsan à partir de l'année suivante.

1. (En haut de page) *Au mois de juillet 2001, le dépôt de Limoges héberge de nombreux autorails, notamment des X 2200, ici le 2239 à gauche, et des X 2800, ici le 2889 au centre et un autre non identifié à droite.*
Photo : Olivier Constant

Le Réseau PO s'en dota à son tour suite à sa commande pour six autorails de... trois types différents le 18 décembre 1931. En marge des «Pauline», le futur Réseau PO-Midi intégra donc des autorails Aciéries du Nord (ADN), des Renault VH et des Baudet-Donon-Roussel à partir de l'été 1933. Suivirent des autorails Michelin en décembre 1934.

Bon an mal an, le PO-Midi renforça ses effectifs de treize unités en moyenne, intégrant des engins toujours plus puissants comme les Renault ADP de 500 ch. Cela n'était pas de trop pour affronter les dures rampes existant dans le Cantal, pour ne citer que ce seul exemple. Au 1er janvier 1938, la toute nouvelle Région



Sud-Ouest de la SNCF disposait des autorails ex-PO-Midi suivants :

PO (61 engins)
- (2) Michelin ZZy 23701-23702,
- (2) Michelin ZZty 23703-23704,
- (1) Michelin ZZEty 23705,
- (2) Michelin ZZEty 23706-23707,
- (2) ADN ZZEty 23831-23832,
- (4) ADN ZZPEty 23811 à 23814,
- (5) AND ZZPEty 23815 à 23819,
- (2) ADN ZZEty 23751-23752,
- (1) ADN ZZPEty 23753,
- (7) ADN ZZPEty 23754 à 23760.
- (2) Renault ZZEty 23861-23862,
- (4) Renault ZZPEty 23863 à 23866,
- (12) Renault ZZPEty 23867 à 23878,
- (3) Renault ZZPEty 23879 à 23881,
- (2) Renault ZZEty 23859-23860,
- (10) De Dietrich ZZPEty 23921 à 23930 ;

Midi (25 engins)
- (1) EIC ZZEt 23301,
- (8) EIC ZZEt 23601 à 23608,
- (4) EIC ZZEt 23311 à 23314,
- (7) Renault ZZPEty 23331 et 23333 à 23338,
- (4) Renault ZZEty 23351 à 23354,
- (1) Fouga ZZEty 23651.

La répartition de ces engins était la suivante au 15 mai 1938 :
- **Vierzon :** (2) Renault VH,
- **Montluçon :** (1) Fouga, (2) Renault VH, (2) Michelin 24 places,
- **Tours :** (4) Renault VH, (5) Renault ABJ, (2) Charentaises 80 ch,
- **Le Blanc :** (4) Renault VH, (2) ADN 170 ch,
- **Nantes :** (9) ADN 280 ch,
- **Bordeaux-Bastide :** (4) Renault VH, (7) Renault ABJ, (3) Renault ABV,
- **Agen :** (6) De Dietrich 210 ch,
- **Mont-de-Marsan :** (7) Charentaises 80 ch, (4) Charentaises 105 ch,
- **Carmaux :** (5) Michelin 56 places, (3) Renault VH,
- **Carcassonne :** (4) De Dietrich,
- **Narbonne :** (2) Standard monomoteur, (8) Standard bimoteur.

Au global, ces quatre-vingt-six engins assuraient un parcours journalier (prévu au roulement) de 18 600 km. La moyenne était donc de 216 km par engin. C'était bien loin

Périodes d'affectation des autorails dans les 22 centres de la Région Sud-Ouest

- Agen : septembre 1935 à décembre 1968
- Aurillac : 1938 à mai 1974
- Bordeaux-Bastide : mai 1935 à janvier 1955
- Bordeaux-Saint-Jean : janvier 1955 à mai 1988 et juin 2006 à transformation en SAQ
- Bourges : juillet 1949 à juillet 1966
- Carcassonne : mai 1937 à décembre 1968
- Carmaux : août 1934 à juin 1958
- Clermont-Rabanesse : octobre 1937 à avril 1956
- Le Blanc : janvier 1934 à juin 1945 et avril à septembre 1949
- Les Aubrais : avril 1956 à novembre 1969
- Limoges : mai 1946 à de nos jours (intégré dans SAQ)
- Montauban : mai 1947 à septembre 1955
- Mont-de-Marsan : fin 1931 à septembre 1967
- Montluçon : août 1932 à mai 1939 et juin 1952 à décembre 1970
- Orléans : octobre 1949 à avril 1956
- Poitiers : 1943 à juin 1965
- Saint-Girons : mai 1946 à octobre 1969
- Tarbes : septembre 1967 à décembre 1970
- Toulouse : mai 1957 à transformation en SOC
- Tours : juillet 1933 à janvier 1958
- Tours-Saint-Pierre : janvier 1958 à transformation en SCT
- Vierzon : mars 1936 à Seconde Guerre Mondiale

2. Encadrant trois remorques unifiées, les autorails X 2466 et 2425 du dépôt de Limoges arrivent à Agonac en mai 1986. Cette rame assure le train n° 4757, Limoges - Agen. ***Photo : Jean-Pierre Berthy***

des 44 647 km et des 229 autorails de l'Ouest, première Région utilisatrice d'autorails de la SNCF.

Les effectifs de la nouvelle Région Sud-Ouest SNCF dépassèrent légèrement le cap des cent unités en fin d'année 1939.

Au 1er janvier 1946, le parc à disposition de la Région Sud-Ouest était revenu à son niveau de 1939, soit 81 autorails :

- Renault ABV : (4) R 121, 122, 123, 131,
- Renault VH : (18) R 2031, 2041, 2042, 2043, 2202, 2211, 2212, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2228, 2229, 2230, 2241, 2242,
- Renault ABJ : (6) R 3103, 3104, 3144, 3301, 3307, 3312,
- Renault ADP 2 : (10) R 4101, 4102, 4103, 4104, 4105, 4106, 4107, 4108, 4109, 4110,
- Renault ADX 2 : (6) R 5201, 5202, 5203, 5204, 5207, 5208,
- Brissonneau & Lotz : (2) BL 1001, 1002,
- Fouga : (1) 1001,
- EIC Charentaises : (5) C 10001, 10111, 10112, 10113, 10114, et (1) C 11007,
- Compagnie Générale de Construction (CGC) : (3) GC 10001, 10002, 10003,
- Autorails à charbon minéral : (11) R 3001, 3006, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3308, 3309, 3310, 3311 ABJ,
- Autorails à gaz comprimé : (12) R 5101, 5102, 5103, 5104, 5105, 5107, 5108, 5109, 5110, 5111, 5112, 5113 ADX 2,
- Autorails mixtes - Diesel et électrique : (2) AT 1001, 1002 «Amphibie».

Avec soixante-sept exemplaires, les autorails de marque Renault étaient très largement majoritaires au sein des effectifs. Ces derniers comportaient également deux «Amphibies», des précurseurs en quelque sorte des autorails bimode (famille AGC de Bombardier) d'aujourd'hui.

Tirant parti d'une initiative de la Fédération Nationale des Cheminots (F.N.C.) au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, la Région Sud-Ouest toucha les deux premiers prototypes FNC en 1947. Autres engins conçus pour revigorer le trafic des lignes secondaires, les autorails Floirat furent intégrés, à leur tour, au parc Sud-Ouest en 1948. C'est Agen qui réceptionna ces engins qui n'étaient autres que des autocars adaptés à la voie ferrée.

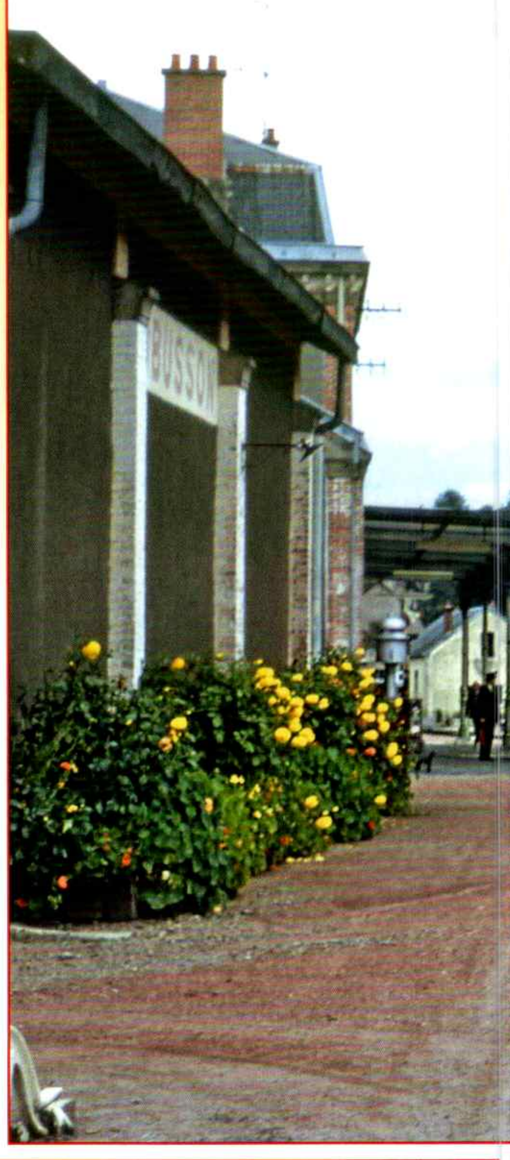
Pendants des De Dietrich X 3700 pour la Région Sud-Ouest, les Renault ABJ 4 arrivèrent également au cours de cette même année, et c'est Bordeaux-Bastide qui prit en compte cette version modernisée des célèbres ABJ.

Toujours dans le domaine des autorails dits «légers» (17,5 t de masse en charge), la Région à l'indicatif 4 se vit doter de «150 chevaux» à partir de 1950.

L'année suivante, c'est une nouvelle série d'autorails autrement plus puissante qui fut intégrée aux effectifs de Limoges. Les nouveaux X 2400 «600 chevaux» présentaient alors la particularité d'être les plus longs autorails de France avec 27,730 m de longueur.

Autres engins emblématiques de cette époque, les X 3800 «Picasso» devinrent également limougeauds à partir de 1952.

Grâce aux réceptions d'autorails unifiés (X 2400, 3800, U 150, etc.), la Région Sud-



3. (Ci-contre, à droite) *En gare d'Aubusson, ville creusoise célèbre pour ses tapisseries, cet autorail ADX 2 limougeaud renforcé d'une remorque unifiée est en partance pour Guéret, en septembre 1972. A droite, on distingue la partie avant de la BB 66240.* **Photo : Henri Daudonnet**

4. *Quittant la gare de Bayonne sous un ciel maussade, l'autorail ABJ 4 X 3618 du dépôt de Bordeaux assure le train n° 7283 pour Hendaye, le 21 juillet 1976.* **Photo : Pascal Sainson**



Ouest alignait désormais cent-quarante-deux unités au 1er septembre 1952 :

- **Orléans :** U 150 (8) X 5518, 5520, 5521, 5522, 5523, 5524, 5525, 5526,
- **Bourges :** FNC (6) X 5611, 5612, 5616, 5617, 5619, 5620,
- **Tours :** ABJ 4 (13) X 3603, 3606, 3608, 3622, 3623, 3624, 3625, 3626, 3627, 3628, 3629, 3630, 3631,
- **Montluçon :** VH (12) X 2001, 2002, 2003, 2004, 2041, 2042, 2043, 2212, 2221, 2222, 2223 et 2224,
- **Poitiers :** VH (4) X 2221, 2222, 2223, 2224,
- **Aurillac :** ADP (9) X 4981, 4982, 4983, 4984, 4985, 4986, 4987, 4988, 4989, et VH (2) X 2229, 2230,
- **Limoges :** U 300 (4) X 3857, 3858, 3862, 3863, U 600 (9) X 2401, 2402, 2403, 2411, 2413, 2415, 2418, 2419, 2421, et ABJ 4 (6) X 3602, 3604, 3605, 3611, 3619, 3620,
- **Bordeaux-Bastide :** ABV (16) X 3601, 3607, 3609, 3610, 3612, 3613, 3614, 3615, 3616, 3617, 3618, 3621, 3632, 3633, 3634, 3635 ABJ 4, et (4) X 121, 122, 123, 131,
- **Agen :** FNC (10) X 5006, 5007, 5701, 5702, 5703, 5704, 5705, 5706, 5707, 5708 Floirat, et (2) X 5632, 5633,
- **Mont-de-Marsan :** U 150 (8) X 5505, 5506, 5512, 5513, 5514, 5515, 5516, 5519,
- **Carmaux :** ADX 2 (19) X 5101, 5102, 5103, 5104, 5105, 5107, 5108, 5109, 5110, 5111, 5112, 5113, 5201, 5202, 5203, 5204, 5205, 5206, 5207, 5208,
- **Saint-Girons :** VH (3) 2225, 2226, 2228,
- **Montauban :** FNC (3) 5008, 5009, 5606,
- **Carcassonne :** VH (4) 2024, 2211, 2241, 2242.

La course à la puissance monta d'un cran en 1957 avec l'attribution des premiers X 2800 à Toulouse en mai. Ces autorails dotés d'un moteur unique de 825 ch étaient capables de tracter jusqu'à quatre remorques, en somme l'équivalent d'un train léger remorqué par une locomotive à vapeur.

En marge des RGP 2 réceptionnées du Sud-Est en 1958, le grand événement suivant fut constitué par l'arrivée des premiers EAD au dépôt de Tours-Saint-Pierre en décembre 1963. Eu égard à la longueur de ces engins (42,480 m), certains dépôts SNCF dont celui de Tours-Saint-Pierre durent préalablement adapter leurs installations pour accueillir ces nouveaux autorails. Il fallait, en effet, créer des voies de remisage de grande longueur dans les ateliers et mettre en place des grils pour garage à découvert. Il faut se souvenir ici qu'à l'exception des RGP, des ABV et des VHD, tous les autorails étaient à caisse unique au début des années 1960. Ces derniers se contentaient donc la plupart du temps d'un remisage sous les nombreuses rotondes «vapeur» qui existaient à l'époque.

Toutes ces réceptions d'autorails permirent au parc Sud-Ouest d'atteindre les deux-cent-cinq unités au 1er février 1966 :

- **Les Aubrais :** (7) X 5520, 5521, 5522, 5523, 5524, 5525, 5526, et (3) X 5815, 5853, 5855,
- **Bourges :** (2) X 5638, 5650,
- **Tours-Saint-Pierre :** (4) X 3628, 3629, 3631, 3632, (17) X 4301, 4302, 4308, 4309, 4310, 4311, 4312, 4313, 4314, 4315, 4316, 4331, 4332, 4335, 4336, 4340, 4341, et (7) X 3936, 3939, 3940, 3965, 3975, 3978, 3979,
- **Bordeaux :** (23) X 3608, 3609, 3610, 3611, 3612, 3613, 3614, 3615, 3616, 3617, 3618, 3619, 3620, 3621, 3622, 3623, 3624, 3625, 3626, 3627, 3633, 3634, 3635, et (9) X 2702, 2706, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2716, 2717,
- **Mont-de-Marsan :** (9) X 5505, 5506, 5512, 5513, 5514, 5515, 5516, 5518, 5519, et (5) X 5831, 5832, 5835, 5837, 5838,
- **Agen :** (6) X 5501, 5502, 5503, 5504, 5507, 5517, (1) X 5606, et (7) X 5810, 5811, 5814, 5839, 5840, 5843, 5844,
- **Limoges :** (7) X 3601, 3602, 3603, 3604, 3505, 3606, 3607, et (19) X 5101, 5102, 5103, 5104, 5105, 5107, 5108, 5109, 5110, 5111, 5112, 5201, 5202, 5203, 5204, 5205, 5206, 5207, 5208,
- **Montluçon :** (20) X 2002, 2003, 2004, 2024, 2041, 2042, 2043, 2116, 2211, 2212, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2228, 2229, 2230, 2241, (16) X 2411, 2413, 2415, 2418, 2419, 2421, 2423, 2424, 2427, 2430, 2432, 2455, 2458, 2462, 2465, 2468,
- **Aurillac :** (7) X 4981, 4984, 4985, 4986, 4987, 4988, 4989,
- **Toulouse :** (38) X 2801, 2802, 2803, 2805, 2807, 2810, 2812, 2814, 2817, 2819, 2820,

2821, 2825, 2827, 2829, 2831, 2833, 2835, 2837, 2838, 2839, 2843, 2844, 2847, 2854, 2857, 2862, 2865, 2869, 2872, 2878, 2881, 2887, 2891, 2896, 2905, 2908, 2918, et (7) X 5645, 5646, 5647, 5653, 5657, 5659, 5660,
- **Carcassonne :** (8) X 5818, 5819, 5822, 5823, 5827, 5828, 5847, 5850,
- **Saint-Girons :** (2) X 5817, 5820.

Ce parc était encore extrêmement dispersé (douze centres dont l'annexe de Saint-Girons). Les mêmes causes produisant les mêmes effets, la vague de fermetures de lignes de la fin des années 1960 provoqua cependant une concentration du parc de la Région Sud-Ouest sur un nombre plus limité d'établissements. Cette concentration fut d'ailleurs facilitée par la réduction sensible du nombre d'autorails utilisés. Tant et si bien qu'il ne subsista plus que trois établissements propriétaires d'engins, lesquels se partageaient cent-quarante-et-un exemplaires au 30 septembre 1983 :
- **Tours-Saint-Pierre :** (39) X 4301, 4302, 4307, 4308, 4309, 4310, 4311, 4312, 4313, 4314, 4315, 4316, 4331, 4332, 4335, 4336, 4340, 4346, 4356, 4360, 4361, 4367, 4370, 4376, 4387, 4390, 4392, 4401, 4403, 4404, 4407, 4413, 4416, 4418, 4426, 4430, 4431, 4440, 4441, (16) X 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719,
- **Limoges :** (19) X 2404, 2413, 2415, 2424, 2425, 2426, 2428, 2430, 2431, 2432, 2445, 2448, 2451, 2453, 2458, 2467, 2471, 2475, 2478, et (47) X 2801, 2804, 2805, 2808, 2809, 2812, 2813, 2814, 2815, 2822, 2825, 2832, 2839, 2847, 2849, 2851, 2857, 2861, 2865, 2867, 2871, 2872, 2875, 2876, 2879, 2880, 2882, 2883, 2884, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2892, 2894, 2900, 2901, 2902, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2915, 2918, 2919,
- **Toulouse :** (12) X 2820, 2821, 2831, 2833, 2841, 2853, 2854, 2881, 2891, 2903, 2909, 2910, (7) X 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, et (1) X 92104.

Peu de modifications intervinrent au cours des années suivantes si ce n'est la réception des X 2200 à Limoges en décembre 1985,

Caractéristiques générales des autorails de la Région Sud-Ouest en service au 1er janvier 1946

N°	Mise en service	Puissance	Nombre de places assises et debout	Vitesse
Brissonneau & Lotz				
BL 1001	1939	400 ch	29 places en 2e cl. + 39 en 3e cl. + 32 debout	118 km/h
BL 1001	1939	400 ch	29 places en 2e cl. + 39 en 3e cl. + 32 debout	118 km/h
Fouga				
FO 1001	1935	150 ch	49 places en 3e cl.	100 km/h
Charentaises				
C 10001	1932	80 ch	61 places en 2e cl. + 5 debout	95 km/h
C 10111	1934	100 ch	43 places en 2e cl. + 12 debout	90 km/h
C 10112	1934	100 ch	43 places en 2e cl. + 12 debout	90 km/h
C 10113	1934	100 ch	43 places en 2e cl. + 12 debout	90 km/h
C 10114	1934	100 ch	43 places en 2e cl. + 12 debout	90 km/h
C 11007	1933	80 ch	50 places en 2e cl. + 12 debout	90 km/h
C 10111	1934	100 ch	43 places en 2e cl. + 12 debout	90 km/h
C 10111	1934	100 ch	43 places en 2e cl. + 12 debout	90 km/h
Compagnie Générale de Construction (1)				
GC 10001	1934	NC	NC	NC
GC 10002	1934	NC	NC	NC
GC 10003	1934	NC	NC	NC
Renault ABV				
R 121	1937	600 ch	16 en 2e cl. + 80 places en 3e cl. + 64 places debout	135 km/h
R 122	1937	600 ch	16 en 2e cl. + 80 places en 3e cl. + 64 places debout	135 km/h
R 123	1937	600 ch	16 en 2e cl. + 80 places en 3e cl. + 64 places debout	135 km/h
R 131	1937	600 ch	40 en 2e cl. + 71 places en 3e cl. + 45 places debout	140 km/h
Renault VH				
R 2031	1934	220 ch	42 places en 2e cl. + 48 places debout en 3e cl.	110 km/h
R 2041	1934	220 ch	66 places en 2e cl. + 18 places debout en 3e cl.	110 km/h
R 2042	1934	220 ch	66 places en 2e cl. + 18 places debout en 3e cl.	110 km/h
R 2043	1934	220 ch	66 places en 2e cl. + 18 places debout en 3e cl.	110 km/h
R 2202	1933	265 ch	56 places en 2e cl. + 10 debout en 3e cl.	120 km/h
R 2211	1934	265 ch	42 places en 2e cl. + 25 debout en 3e cl.	97 km/h
R 2212	1934	265 ch	42 places en 2e cl. + 25 debout en 3e cl.	97 km/h
R 2221	1935	265 ch	9 places en 2e cl. + 33 en 3e cl. + 34 debout	97 km/h
R 2222	1935	265 ch	9 places en 2e cl. + 33 en 3e cl. + 34 debout	97 km/h
R 2223	1935	265 ch	9 places en 2e cl. + 33 en 3e cl. + 34 debout	97 km/h
R 2224	1935	265 ch	9 places en 2e cl. + 33 en 3e cl. + 34 debout	97 km/h
R 2225	1935	265 ch	9 places en 2e cl. + 33 en 3e cl. + 34 debout	97 km/h
R 2226	1935	265 ch	9 places en 2e cl. + 33 en 3e cl. + 34 debout	97 km/h
R 2228	1935	265 ch	9 places en 2e cl. + 33 en 3e cl. + 34 debout	97 km/h
R 2229	1935	265 ch	9 places en 2e cl. + 33 en 3e cl. + 34 debout	97 km/h
R 2230	1935	265 ch	9 places en 2e cl. + 33 en 3e cl. + 34 debout	97 km/h
R 2241	1935	265 ch	13 places en 2e cl. + 40 en 3e cl. + 36 debout	122 km/h
R 2242	1935	265 ch	13 places en 2e cl. + 40 en 3e cl. + 36 debout	122 km/h
Renault ABJ 1				
R 3101	1935	265 ch	44 places en 1ère cl. + 24 debout en 2e cl.	120 km/h
R 3103	1936	265 ch	44 places en 1ère cl. + 24 debout en 2e cl.	120 km/h
R 3104	1936	300 ch	44 places en 1ère cl. + 24 debout en 2e cl.	120 km/h
R 3301	1936	300 ch	70 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3301	1936	300 ch	70 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3307	1936	300 ch	70 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3312	1936	300 ch	70 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h

N°	Mise en service	Puissance	Nombre de places assises et debout	Vitesse
Renault ABJ 1 (à charbon minéral)				
R 3001	1935	220 ch	8 places en 2e cl. + 50 places en 3e cl. + 20 debout	107 km/h
R 3006	1935	220 ch	8 places en 2e cl. + 50 places en 3e cl. + 20 debout	107 km/h
R 3302	1936	220 ch	60 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3303	1936	220 ch	60 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3304	1936	220 ch	60 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3305	1936	220 ch	60 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3306	1936	220 ch	60 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3308	1936	220 ch	60 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3309	1936	220 ch	60 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3310	1936	220 ch	60 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	122 km/h
R 3311	1936	220 ch	62 places en 3e cl. + 40 debout en 3e cl.	122 km/h
Renault ABJ 3				
R 3144	1937	300 ch	4 chambres - 1 salle à manger	NC
Renault ADP 2				
R 4101	1938	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	125 km/h
R 4102	1938	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	125 km/h
R 4103	1938	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	125 km/h
R 4104	1938	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	125 km/h
R 4105	1939	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	125 km/h
R 4106	1939	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	125 km/h
R 4107	1939	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	125 km/h
R 4108	1938	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	125 km/h
R 4109	1938	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	143 km/h
R 4110	1939	500 ch	64 places en 3e cl. + 20 debout en 3e cl.	125 km/h
Renault ADX 2				
R 5201	1939	600 ch	8 places en 2e cl. + 56 places en 3e cl. + 24 debout	126 km/h
R 5202	1939	600 ch	8 places en 2e cl. + 56 places en 3e cl. + 24 debout	126 km/h
R 5203	1939	600 ch	8 places en 2e cl. + 56 places en 3e cl. + 24 debout	126 km/h
R 5204	1939	600 ch	8 places en 2e cl. + 56 places en 3e cl. + 24 debout	126 km/h
R 5207	1939	600 ch	8 places en 2e cl. + 56 places en 3e cl. + 24 debout	126 km/h
R 5208	1939	600 ch	8 places en 2e cl. + 56 places en 3e cl. + 24 debout	126 km/h
Renault ADX 2 à gaz comprimé				
R 5101	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	126 km/h
R 5102	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5103	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5104	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5105	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5107	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5108	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5109	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5110	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5111	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5112	1939	600 ch	64 places en 3e cl. + 20 places debout en 3e cl.	145 km/h
R 5113	1939	600 ch	64 places en 3° cl. + 20 places debout en 3° cl.	145 km/h
Autorail mixte - traction Diesel et électrique				
AT 1001	1939	500 ch	29 en 2e cl. + 39 en 3e cl. + 26 debout	130 km/h
AT 1002	1939	500 ch	29 en 2e cl. + 39 en 3e cl. + 26 debout	130 km/h

(1) Ces trois autorails étaient, alors, garés en attente d'amortissement.
NC : non communiqué

5. (Ci-dessus) Radié le 15 décembre 1970, l'autorail Renault VH X 2211 du dépôt de Montluçon est conservé à l'abri dans ce même dépôt en août 1972, avant d'être restauré en livrée PO-Midi et immatriculé ZZEty 23859, puis exposé au musée du chemin de fer de Mulhouse. **Photo : Thierry Leleu**

6. (En bas de page) L'autorail X 3801 stationne au dépôt de Bordeaux, son dépôt d'attache, au mois de septembre 1981. Cette vue est très intéressante, car on relève la présence de nombreuses plaques d'itinéraires accrochées à une rambarde. **Photo : Olivier Constant**

le retrait de service des RGP 2 de Bordeaux en septembre 1986 et l'élimination des ultimes «Picasso» de la SNCF à Bordeaux en mai 1988. Puis, débuta l'introduction des matériels TER de nouvelle génération, à commencer par les X 72500 à Tours-Saint-Pierre pour service commercial à compter du 28 septembre 1997. Tous ces autorails (X 73500, AGC) marquant le renouveau des anciens trains omnibus provoquèrent le déclin et finalement la mise hors service des légendaires X 2800 et des EAD... moins appréciés à la fin des années 2000.

On peut constater aujourd'hui la très nette augmentation des effectifs grâce aux efforts financiers, sans précédent, réalisés par les Régions Centre, Aquitaine, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes, Limousin et Midi-Pyrénées. On dénombrait, en effet, 304 autorails présents au parc au 1er juillet 2012 :

SCT - STF Centre Tours - ex-Technicentre de Saint-Pierre-des-Corps : Tours-Saint-Pierre :

- TER Centre (16) X 72505/72506, 72507/72508, 72509/72510, 72527/72528, 72529/72530, 72543/72544, 72549/72550, 72555/72556, 72581/72582, 72591/72592, 72615/72616, 72645/72646, 72649/72650, 72669/72670, 72711/72712, 72717/72718,
- TER Pays-de-la-Loire (10) X 72503/72504, 72511/72512, 72519/72520, 72535/72536, 72547/72548, 72557/72558, 72561/72562, 72563/72564, 72599/72600, 72675/72676,
- TER Centre (15) X 73507, 73508, 73509, 73510, 73511, 73528, 73529, 73536, 73539, 73545, 73557, 73560, 73565, 73566, 73579.

SLM (Supervision Limousin) :

- TER Limousin (16) X 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2211, 2247, 2248, 2249, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257,
- TER Limousin (6) X 72513/72514, 72515/72516, 7 2569/72570, 72573/72574, 72613/72614, 72629/72630,
- TER Auvergne (3) X 72541/72542, 72633/72634, 72685/72686,
- TER Limousin (15) X 73776, 73777, 73778, 73779, 73780, 73781, 73782, 73783, 73784, 73785, 73786, 73787, 73788, 73789, 73790,
- TER Limousin (12) B 81583/81584, 81585/81586, 81589/81590, 81595/81596, 81607/81608, 81609/81610, 81617/81618, 81625/81626, 81633/81634, 81647/81648, 81649/81650, 81651/81652.

SAQ (Supervision Aquitaine) ex-Bordeaux :

- TER Aquitaine (17) X 2202, 2212, 2219, 2221, 2222, 2223, 2225, 2229, 2231, 2233, 2234, 2237, 2238, 2241, 2242, 2244, 2245,
- TER Aquitaine (2) X 92201, 92203,
- TER Aquitaine (17) X 72501/72502, 72521/72522, 72523/72524, 72545/72546, 72551/72552, 72559/72560, 72585/72586, 72593/72594, 72595/72596, 72597/72598, 72601/72602, 72605/72606, 72611/72612, 72617/72618, 72661/72662, 72677/72678, 72701/72702,
- TER Aquitaine (18) X 73515, 73517, 73568, 73569, 73572, 73573, 73716, 73717, 73728, 73729, 73730, 73731, 73732, 73733, 73771, 73772, 73773, 73774,



- TER Aquitaine (27) B 81581/81582, 81587/81588, 81591/81592, 81593/81594, 81597/81598, 81599/81600, 81601/81602, 81677/81678, 81683/81684, 81685/81686, 81687/81688, 81693/81694, 81695/81696, 81697/81698, 81775/81776, 81793/81794, 81809/81810, 81815/81816, 81825/81826, 81827/81828, 81829/81830, 81831/81832, 81833/81834, 81835/81836, 81837/81838, 81839/81840, 81841/81842,
- TER Poitou-Charentes (9) X 2210, 2218, 2220, 2224, 2226, 2230, 2232, 2235, 2240,
- TER Poitou-Charentes (7) X 73796, 73806, 73807, 73808, 73809, 73810, 73812,
- TER Poitou-Charentes (13) B 81665/81666, 81671/81672, 81675/81676, 81679/81680, 81739/81740, 818681/81682, 81689/81690, 81701/81702, 81705/81706, 81727/81728, 81747/81748, 81843/81844, 81845/81846,
- TER Poitou-Charentes (10) B 82517/82518, 82519/82520, 82523/82524, 82525/82526, 82527/82528, 82529/82530, 82583/82584, 82585/82586, 82773/82774, 82775/82776.

Technicentre Aquitaine - Bordeaux :

- TER Aquitaine (5) X 2227, 2228, 2236, 2243, 2246 (tous en RD).

SMP (Supervision Midi-Pyrénées) ex-Toulouse

- (20) X 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2138, 2150 TER Midi-Pyrénées,
- TER Midi-Pyrénées (1) X 92104,
- TER Midi-Pyrénées (8) X 72517/72518, 72537/72538, 72539/72540, 72575/72576, 72583/72584, 72587/72588, 72653/72654, 72657/72658,
- TER Midi Pyrénées (27) X 73523, 73576, 73591, 73594, 73614, 73615, 73626, 73627, 73631, 73632, 73633, 73718, 73724, 73725, 73726, 73727, 73734, 73735, 73736, 73737, 73738, 73739, 73740, 73741, 73742, 73743, 73762,
- TER Midi-Pyrénées (18) B 81501/81502, 81507/81508, 81513/81514, 81523/81524, 81531/81532, 81541/81542, 81549/81550, 81791/81792, 81807/81808, 81817/81818, 81819/81820, 81847/81848, 81849/81850, 81851/81852, 81853/81854, 81855/81856, 81857/81858, 81859/81860.

Technicentre Toulouse :

- TER Midi-Pyrénées (1) X 73535,
- TER Languedoc-Roussillon (11) X 73506, 73543, 73544, 73550, 73562, 73570, 73577, 73582, 73587, 73803, 73805.

Aujourd'hui, en 2020, soit près de huit ans plus tard, les modifications concernant les effectifs d'autorails précités ont été très conséquentes.

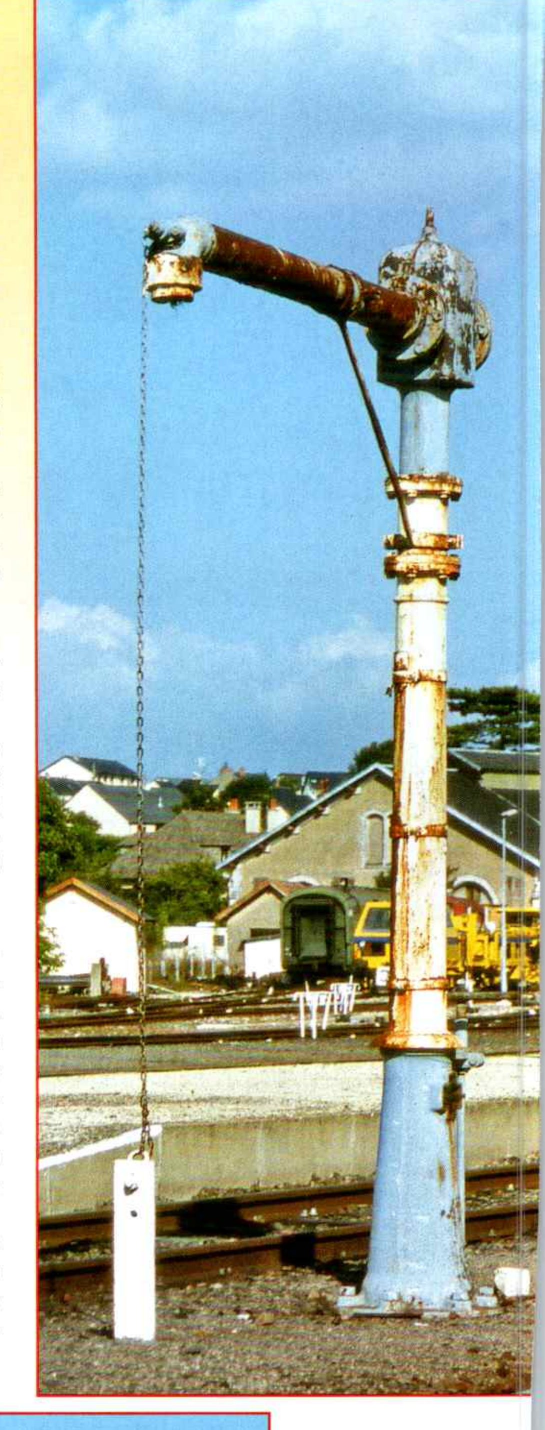
Les X 2100/2200 ont, en effet, quitté la scène ferroviaire. L'effectif des X 72500 a été, parallèlement, allégé de quelques exemplaires, tandis que de nouvelles séries d'engins bimode électriques Diesel sont apparues.

Par ailleurs, les anciennes Régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes ont été fondues-manu militari en une seule (super) Région : Nouvelle-Aquitaine.

Enfin, la SLM et les Technicentres Aquitaine (Bordeaux) et Toulouse ont disparu, tandis que la SMP (Supervision Midi-Pyrénées) a fait place à la SOC (Supervision Occitanie). Voici donc la répartition des 277 éléments au 15 avril 2020 :

SCT :

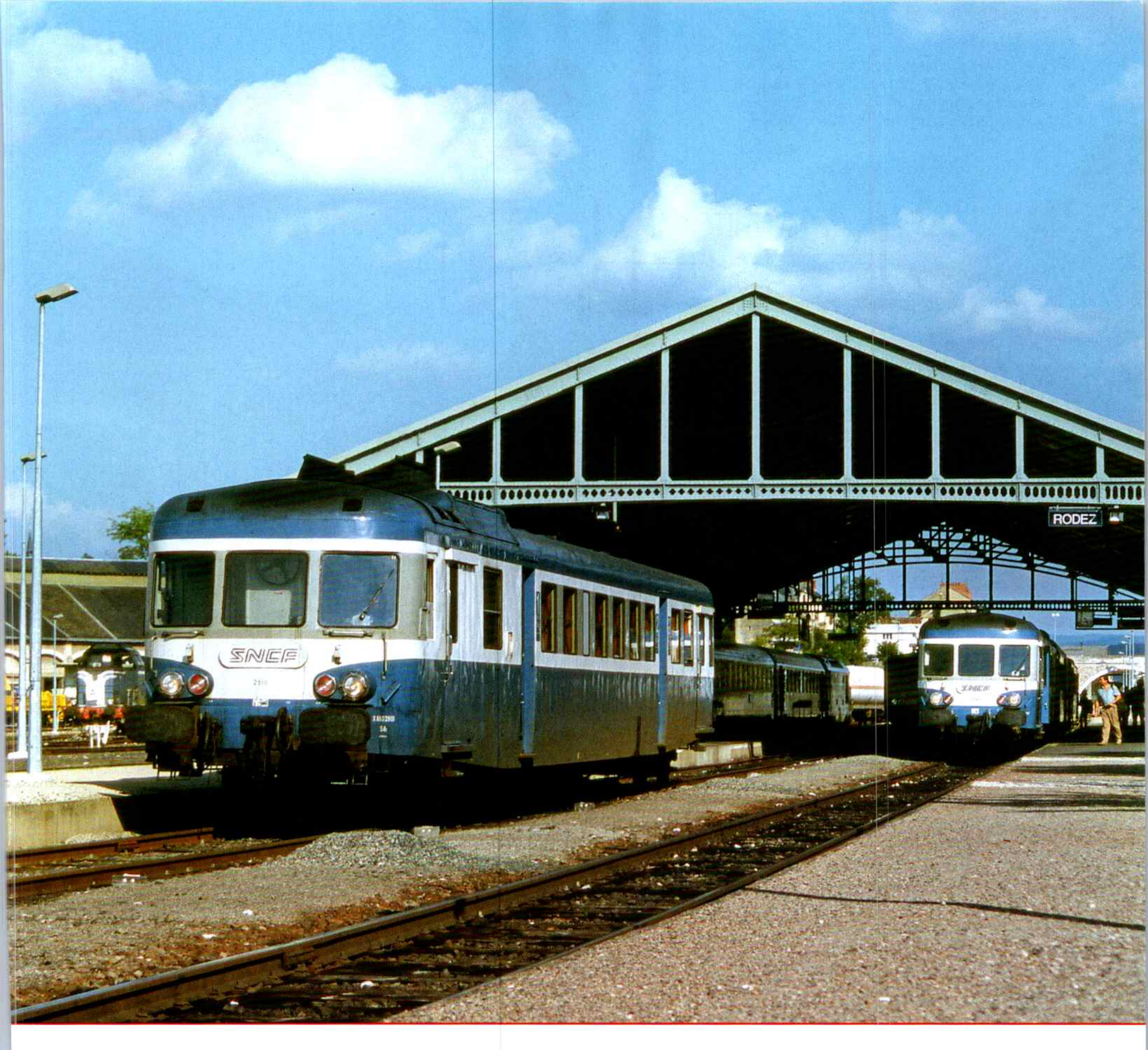
- TER Centre-Val de Loire (16) X 72505/72506, 72507/72508, 72509/72510, 72527/72528, 72529/72530, 72543/72544, 72549/72550, 72555/72556, 72581/72582, 72591/72592, 72615/72616, 72645/72646, 72649/72650, 72669/72670, 72711/72712, 72717/72718,
- TER Pays-de-la-Loire (10) X 72503/72504, 72511/72512, 72519/72520, 72535/72536, 72547/72548, 72557/72558, 72561/72562, 72563/72564, 72599/72600, 72675/72676,
- TER Centre-Val de Loire (20) X 73504, 73507, 73508, 73509, 73510, 73511, 73519, 73520, 73528, 73529, 73536, 73539, 73545, 73546, 73551, 73557, 73560, 73565, 73566, 73578.





7. (Ci-dessus) En septembre 1996, l'autorail X 2801 quitte la gare de Rodez pour Brive-la-Gaillarde. Cet exemplaire est affecté au dépôt de Limoges. **Photo : Olivier Constant**

8. (Ci-contre, à gauche) *En septembre 1998, un TER Rodez - Toulouse arrive à Luc-Primaube. Il est composé de l'autorail X 2120 en tête, suivi d'une remorque XR 6000 et d'un X 2800 en pousse. Le X 2120 est affecté au dépôt de Toulouse.* ***Photo : Olivier Constant***



SAQ (Supervision Aquitaine) ex-Bordeaux :

- TER Nouvelle-Aquitaine (23) X 72501/72502, 72513/72514, 72515/72516, 72521/72522, 72523/72524, 72545/72546, 72551/72552, 72559/72560, 72569/72570, 72573/72574, 72585/72586, 72593/72594, 72595/72596, 72597/72598, 72601/72602, 72605/72606, 72611/72612, 72613/72614, 72617/72618, 72629/72630, 72661/72662, 72677/72678, 72701/72702,
- TER Nouvelle-Aquitaine (50) X 73512, 73515, 73517, 73518, 73527, 73547, 73554, 73555, 73559, 73568, 73569, 73572, 73573, 73716, 73717, 73728, 73729, 73730, 73731, 73732, 73733, 73749, 73763, 73764, 73768, 73769, 73771, 73772, 73773, 73774, 73776, 73777, 73778, 73779, 73780, 73781, 73782, 73783, 73784, 73785, 73786, 73787, 73788, 73789, 73790, 73806, 73807, 73808, 73809, 73810,
- TER Nouvelle-Aquitaine (52) B 81581/81582, 81583/81584, 81585/81586, 81587/81588, 81589/81590, 81591/81592, 81593/81594, 81595/81596, 81597/81598, 81599/81600, 81601/81602, 81607/81608, 81609/81610, 81617/618, 81625/81626, 81633/81634, 81647/81648, 81649/81650, 81651/81652, 81677/81678, 81683/81684, 81685/81686, 81687/81688, 81693/81694, 81695/81696, 81697/81698, 81775/81776, 81793/81794, 81809/81810, 81815/81816, 81825/81826, 81827/81828, 81829/81830, 81831/81832, 81833/81834, 81835/81836, 81837/81838, 81839/81840, 81841/81842, 81665/81666, 81671/81672, 81675/81676, 81679/81680, 81739/81740, 818681/81682, 81689/81690, 81701/81702, 81705/81706, 81727/81728, 81747/81748, 81843/81844, 81845/81846,
- TER Nouvelle-Aquitaine (10) B 82517/82518, 82519/82520, 82523/82524, 82525/82526, 82527/82528, 82529/82530, 82583/82584, 82585/82586, 82773/82774, 82775/82776,
- TER Nouvelle-Aquitaine (20) B 84645/84646, 84647/84648, 84649/84650, 84651/84652, 84653/84654, 84655/84656, 84657/84658, 84659/84660, 84661/84662, 84663/84664, 84669/84670, 84671/84672, 84673/84674, 84675/84676, 84677/84678, 84679/84680, 84681/84682, 84683/84684, 84685/84686, 84687/84688.

SOC (Supervision Occitanie - ex-Toulouse) :

- TER Occitanie (18) B 81501/81502, 81507/81508, 81513/81514, 81523/81524, 81531/81532, 81541/81542, 81549/81550, 81791/81792, 81807/81808, 81817/81818, 81819/81820, 81847/81848, 81849/81850, 81851/81852, 81853/81854, 81855/81856, 81857/81858, 81859/81860,
- TER Occitanie (18) B 83517/83518, 83519/83520, 83521/83522, 83523/83524, 83525/83526, 83527/83528, 83529/83530, 83531/83532, 83533/83534, 83535/83536, 83537/83538, 83539/83540, 83541/83542, 83543/83544, 83545/83546, 83579/83580, 83581/83582, 83583/83584,
- TER Occitanie (3) B 84695/84696, 84697/84698, 84699/84700,
- TER Occitanie (37) X 73506, 73523, 73543, 73544, 73550, 73562, 73570, 73577, 73582, 73587, 73591, 73594, 73614, 73615, 73626, 73627, 73631, 73632, 73633, 73718, 73724, 73725, 73726, 73727, 73734, 73735, 73736, 73737, 73738, 73739, 73740, 73741, 73742, 73743, 73762, 73803, 73805.

A suivre. **Olivier Constant**

A Viviers, sur la ligne de la rive droite du Rhône qui relie Lyon à Nîmes, la BB 27157 (+ la 27162 en véhicule) d'Akiem tracte ce train de trémies Colas se dirigeant vers Lyon, le 25 juin 2016. **Photo : Pierre Julien**

Merci, chers amis !

S'il est vrai que le confinement pour cause de coronavirus nous aura tous perturbés et que ses conséquences économiques risquent d'être graves, il est vrai aussi, en revanche, que cette situation si particulière a fortement influencé de manière positive le comportement des gens. C'est comme si d'un coup, on s'était rendu compte de la valeur du travail fourni par chacun.

En ce qui nous concerne, nous n'avons jamais eu autant de messages sympathiques et encourageants qu'en ce moment. Et cela nous fait vraiment plaisir, que ce soit à la rédaction ou aux expéditions.

La crise et le confinement semblent donc avoir aussi de bons côtés. Alors que nous sommes isolés physiquement, nous assistons à un rapprochement virtuel sous la forme d'une compréhension accrue, d'une plus grande amabilité et d'un formidable élan de solidarité.

Ainsi, nos amis auteurs et photographes Pierre Julien et Philippe Veyre nous ont fait savoir qu'ils renonceraient pour cette année à toute rémunération dans le but de nous soutenir en cette période difficile. Ils nous/vous offrent donc leurs belles photos tout au long de 2020. Alors pour remercier très chaleureusement Pierre Julien et Philippe Veyre, et faire aussi plaisir à nos lecteurs qui ont déploré la disparition du poster central dans «Le Train», nous publions six de leurs photos dont quatre sous forme de posters (dépliables).

Permettez-nous de remercier également de tout coeur Patrick Schmitt qui nous a fait don de sa collection complète de photos ferroviaires, il y a quelques années de cela. Nous ne manquerons pas d'en publier aussi sous forme de posters dans les mois à venir.

Encore un grand MERCI, chers amis, pour votre geste magnanime !!! **Gabriel Acker**

(En bas de page) *La rame TGV Duplex 4725, reliant Annecy à Paris, passe non loin de Rumilly, le 26 août 2018.* ***Photo : Philippe Veyre***

Poster A. *Croisement près d'Argis sur la ligne Ambérieu - Culoz d'un TGV Milan - Paris et d'un train de fret pour l'Italie tracté par la BB 36342, le 30 septembre 2019.* ***Photo : Pierre Julien***

Poster B. *Cette UM formée avec les BB 75443 et 75460 en livrée Fret SNCF tractent ce train Sibelin - Clermont-Ferrand non loin de Saint-Romain-la-Motte, le 11 octobre 2017.* ***Photo : Philippe Veyre***

Poster C. *Le 28 septembre 2018, une automotrice Z 24500 assurant un Lyon - Marseille, détourné par la rive droite du Rhône, passe à Andance.* ***Photo : Philippe Veyre***

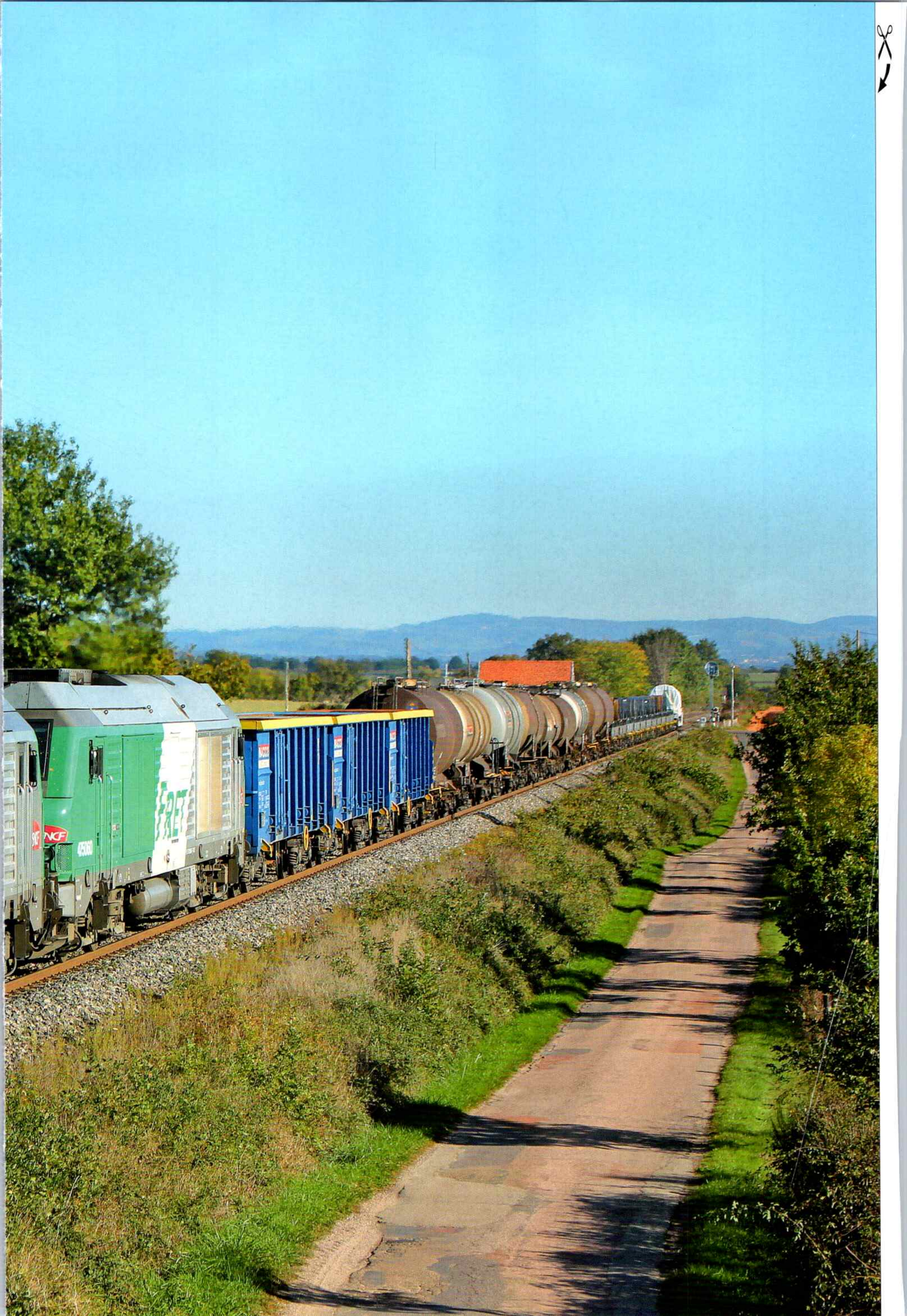
Poster D. *Le 12 juillet 2017, le «Cévenol» Nîmes - Clermont-Fd assuré par des voitures Corail en livrée Carmillon tractées par une UM de BB 67400 en livrée «en voyage» menée par la 67628, passe à proximité d'Albespeyres.* ***Photo : Pierre Julien***




475443
SNCF
475443
FRET


SNCF
SNCF
436342


SNCF
436342


FRET
SNCF
475060


SNCF
en voyage...
567628


Rhône-Alpes
ter
SNCF


Rhône-Alpes


en voyage...
en voyage...

L'Ardèche va retrouver des dessertes voyageurs

Près de quarante-sept ans après sa fermeture au trafic voyageurs, la ligne de la Rive Droite du Rhône pourrait à nouveau accueillir des voyageurs. Certes, cette ligne voit déjà passer des convois voyageurs mais ceux-ci ne l'empruntent qu'en cas de perturbations sur l'autre axe. C'est d'ailleurs ce qui explique (en même temps qu'un important courant de fret) qu'elle soit électrifiée en 1 500 V. Cette ligne à double voie est donc en parfait état pour voir à nouveau circuler des dessertes régionales voyageurs. Ainsi, sera éliminée la spécificité du département de l'Ardèche qui reste, jusqu'à aujourd'hui, le seul département français à ne plus compter de desserte ferroviaire voyageurs.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, mobilisée depuis des années sur ce dossier, a fait le choix d'un projet simple et concret, finançable et évolutif au besoin avec :

- la desserte des gares de Romans, Valence-TGV, Valence-Ville, Livron, Le Pouzin, Cruas, Le Teil, grâce à l'ouverture de trois gares au Teil, au Pouzin et à Cruas, aménagées en haltes simples, pratiques d'usage,
- un objectif de sept allers-retours par jour, et de 250 voyageurs quotidiens, au départ de Romans et du Teil,
- une connexion au TGV et au TER en moins d'une heure, soit Le Teil - Valence-TGV en 50 minutes et Le Teil - Valence en 40 minutes.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes confirme qu'elle veut aller vite. La ligne devrait être rouverte au service voyageurs mi-décembre 2024, en prolongement de l'entrée en application du service annuel 2025.

Cette opération n'obèrera par trop les finances de la Région. Le coût global de la réouverture de la ligne aux TER est, en effet, aujourd'hui estimé à 16 millions d'€uros.

Martine Guibert, Vice-présidente déléguée aux Transports de la Région s'est félicitée que «le retour des trains TER en Ardèche se confirme. Nous allons ainsi gommer une inégalité territoriale majeure !». **Olivier Constant**



Un voyage en X 2800

C'est sous un soleil radieux qu'a eu lieu les 21 et 22 février 2020 une «croisière» en X 2800 entre Saint-Etienne et Nîmes, afin de faire découvrir les gorges de l'Allier à un groupe de touristes hollandais. Ce beau périple ferroviaire a été assuré par les X 2819 et X 2914 de l'AP 2800 située à Langogne. Sur la photo, on peut voir le duo d'autorails longeant, à Aurec-sur-Loire, le fleuve éponyme, au cours de son parcours de pré-acheminement Langogne - Saint-Etienne. **Clément Espirat**

Un acheminement peu ordinaire

Les 26 et 27 février, c'est une rame suisse de quatre voitures, fort originale, qui a traversé la France pour rejoindre la Charente-Maritime, et plus précisément le chemin de fer touristique du Train des Mouettes entre Saujon et La Tremblade.

Partie de la gare frontière de Vallorbe le mercredi 26 février au matin, la rame «Voralpen Express» qui était tractée par les BB 67514 et 67542 de la CMR a fait étape à Chagny, Nevers, Vierzon et enfin Poitiers.

Destinée à être exploitée en rame restaurant, elle s'inscrit dans une offre complémentaire de ce sympathique train touristique.

Elle est vue ici à son passage à la bifurcation de Saint-Benoît au sud de Poitiers sur la ligne Paris - Bordeaux, direction «plein ouest».



C'est donc une raison supplémentaire de découvrir ou de redécouvrir ce chemin de fer, plein de charme, au milieu de paysages ostréicoles des bords de Seudre, amateurs d'huîtres, ou pas ! **Alain Demarez**

RailTransport-Stift achète une V 100 ex-DR

L'opérateur ferroviaire RailTransport-Stift (RTTS) ayant son siège en République Tchèque, mais présent aussi sur le réseau allemand, vient d'acheter une locomotive Diesel de type V 100 de l'ex-DR à la société néerlandaise Husa Transport Rail Services (HTRS). Il s'agit de la machine 203 915 (EVN : 92 80 1 203 915-4 D- RAR). Cette locomotive a été construite en 1970 par le VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke «Hans Beimler» Hennigsdorf dans l'ex-RDA (Allemagne de l'Est) et porte le numéro de constructeur 12774.

Jusqu'à un passé récent, elle appartenait à la société allemande DL Lokomotive GmbH, une filiale de la compagnie HTRS. Garée un temps dans l'enceinte de l'usine Alstom de Stendal (D), la 203 915 a été transférée le 9 avril dernier à Děčín (CZ), la gare frontière tchèque dans la vallée de l'Elbe, en attendant son immatriculation dans la série 745. Cette machine est la troisième V 100 ex-DR ayant intégré la flotte de l'opérateur RailTransport-Stift. La transaction a été réalisée à l'initiative de Q-Rail.eu, une société internationale spécialisée dans le courtage de véhicules et le droit ferroviaire. **Quintus Vosman**



3.** Avant son rachat par RailTransport-Stift, la 203 915, appartenant alors à DL Lokomotive GmbH, était garée en compagnie d'autres locomotives Diesel dans l'enceinte de l'usine Alstom à Stendal, le 7 février 2020. **Photo : Quintus Vosman



NOUVEAU
Le Train
spécial 98
Strasbourg - Lyon
Via Mulhouse, Besançon, Bourg-en-Bresse + la LGV Rhin-Rhône
Spécial 98 - 16,50 €*
Strasbourg - Lyon
Vous pouvez commander également par :
Tél. : 03.88.54.51.03 (Paiement par CB)
Fax : 03.88.54.48.18 (Paiement par CB)
Internet : www.letrain.com
(Paiement sécurisé)
N
De Nantes à Bordeaux
... et les lignes vers l'Atlantique
Spécial 93 - 16,50 €*
Nantes - Bordeaux
Les Transversales Sud
Spécial 74 - 16,50 €*
Les Transversales Sud
Lyon - Bordeaux
Spécial 77 - 16,50 €*
Lyon - Bordeaux
Toulouse - Lyon
à travers le Massif Central
Spécial 85 - 16,50 €*
Toulouse - Lyon
Lyon - Nantes
par les lignes classiques
Spécial 89 - 16,50 €*
Lyon - Nantes
Les chemins de fer en Suisse
Spécial 90 - 16,50 €*
La Suisse - Tome 4
Les lignes de Paris à Lille, Bruxelles, Liège
Spécial 50 - 13,55 €*
Les lignes Paris-Lille...
La ligne Paris - Clermont-Ferrand
Spécial 53 - 15,00 €*
La ligne Paris - Clermont-F.
Les trains des Alpes
Spécial 57 - 15,00 €*
Les trains des Alpes
De Luxembourg à Dijon et Bâle via Metz
Spécial 61 - 15,00 €*
Luxembourg - Dijon/Bâle
Causses et Cévennes
Spécial 63 - 15,00 €*
Causses et Cévennes...
La ligne 4
Spécial 67 - 15,00 €*
La ligne 4
Le Train
Les chemins de Fer Rhétiques
Spécial 01 - 9,10 €*
Chemins de Fer Rhétiques
Les trains du Jura
Spécial 5 - 12,05 €*
Les trains du Jura
Les trains des Pyrénées
Spécial 9 - 12,05 €*
Les trains des Pyrénées
La ligne Paris-Lyon-Marseille
Spécial 13 - 12,05 €*
La ligne PLM - Tome 1
PARIS et l'Ile-de-France
Spécial 37 - 13,55 €*
Paris et l'Ile-de-France (3)
L'arc méditerranéen
Epuisé
Spécial 42 - 13,55 €*
L'arc méditerranéen
* Dans la limite des stocks disponibles



Les géographiques

Photo : D. Viano

Nom	
Prénom	
Adresse	
Code Postal	
Ville	
Date et signature	
Tél. :	
E-mail :	

☐ Je commande les ouvrages cochés ci-dessus pour un montant total de ....€

+ Frais d'envoi : 7 € (Franco à partir de 65 € de revues) en France métropolitaine, CE et Suisse uniquement** ....€

☐ Je m'abonne pour 4 numéros «Le Train Spécial» à partir du n° .... au prix de 54,80 €*

* France Métropolitaine uniquement - Belgique/CE/Suisse : 58,80 €** ....€

*/** Autres pays et DOM/TOM, nous consulter SVP

Je règle le montant de ....€

par : ☐ chèque bancaire ou postal ci-joint (France uniquement)

☐ virement bancaire (Crédit Mutuel) - IBAN : FR 76 1027 8017 7000 0197 4264 567 - BIC : CMCIFR2A (zone Euro)

☐ carte bancaire n° expire crypto

Bon de commande à renvoyer à :

Editions Publitrains eurl - CS 80010 - 67660 Betschdorf

* Dans la limite des stocks disponibles



*1. **(Ci-dessus)** Une ambiance nostalgique bien que les voies aient laissé la place ici (contrairement à la réalité) à une piste verte. Nostalgique aussi, car en ces temps de confinement, toute sortie, balade à pieds ou à vélo sont interdites. Pour nous c'était l'occasion de réaliser ce diorama le temps d'une photo mettant en scène la gare de Bligny-sur-Ouche reproduite en H0 (ainsi qu'à l'échelle N par la société MODELLBAHN UNION. **Photos : Jean Buchmann***

2. Le coffret contient trois sachets renfermant chacun un kit (un par bâtisse) composé majoritairement d'éléments en carton découpé au laser.

MODELLBAHN UNION propose depuis peu un kit en carton découpé laser de la gare bourguignonne de Bligny-sur-Ouche dans les échelles H0 (réf. B00103) et N (réf. B00103). D'emblée, on reconnaît l'architecture Sud-Est de cette gare qui ne connaît plus de trafic ferroviaire régulier à voie normale depuis de nombreuses années. Pourtant, c'était une des plus anciennes lignes ouvertes en France.

Aujourd'hui, elle est desservie par le CFVO, le Chemin de Fer Touristique de la Vallée de l'Ouche qui propose des promenades de plus d'une heure à travers prés et taillis sur une partie de l'ancienne ligne Epinac - Dijon. Chacun des coffrets contient trois bâtisses : le bâtiment voyageurs, l'édicule d'aisance et l'abri de quai. Le kit est composé d'éléments en carton de différentes couleurs et d'épaisseurs découpés au laser, ainsi que des pièces en impression 3D (cheminée, horloge, cloche d'annonce). Le montage ne nécessite que des fournitures et des outils traditionnels : colle blanche, cutter, pince brucelles. Pour

La gare de Bligny-sur-Ouche







*3. **(Ci-dessus)** Les éléments constitutifs du BV sont découpés dans des feuilles de carton présentant les teintes correctes correspondant à celles du bâtiment réel, ce qui permet de s'affranchir d'une phase de peinture des différentes parties d'un bâtiment.*

*4. **(Ci-dessous)** Les fournitures et outillages traditionnels : colle blanche, cutter, pince brucelles. Pour l'assemblage, j'ai utilisé la colle «Cléocol» de CLÉOPATRE*



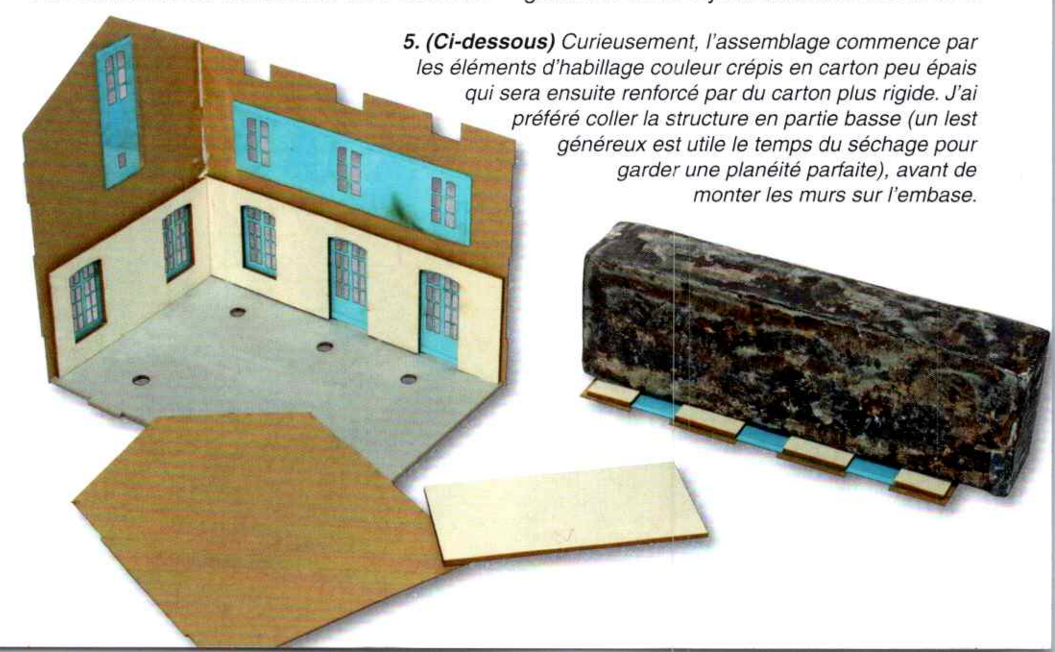
l'assemblage, j'ai utilisé de la colle «Cléocol» de COLLES CLÉOPATRE (disponible notamment chez DECAPOD) appliquée avec un petit pinceau. Son temps de prise est rapide et elle devient invisible après séchage.

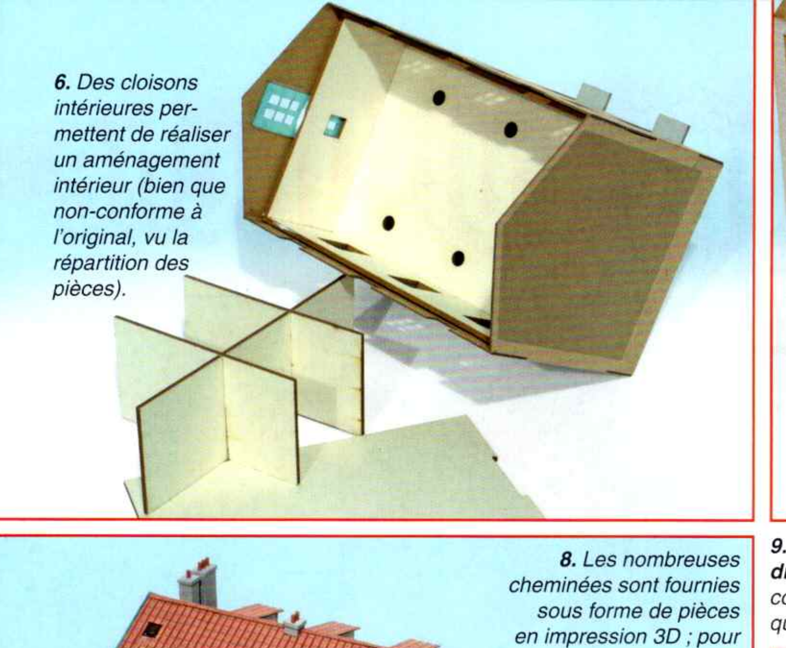
Une notice relativement succincte avec des dessins en éclaté est jointe aux pièces soigneusement conditionnées ; quelques pièces sont mal numérotées, mais un minimum d'observation permet de corriger facilement cette petite lacune.

MODELLBAHN UNION a eu la bonne idée d'utiliser du carton mat de plusieurs couleurs différentes selon les éléments reproduits : crépis, chaînage d'angle, toiture, planches de vives, huisseries, etc. Ceci permet de s'affranchir de la phase de peinture des différentes parties des bâtiments, d'autant plus que les teintes choisies correspondent à la réalité. Curieusement, l'assemblage commence par les éléments d'habillage en crépis en carton peu épais qui sera ensuite renforcé à l'arrière par du carton épais. Habituellement, c'est plutôt l'inverse ; on démarre par une structure en carton épais qui est ensuite habillée. Attention aux détrompeurs mal dimensionnés pour le pignon aveugle.

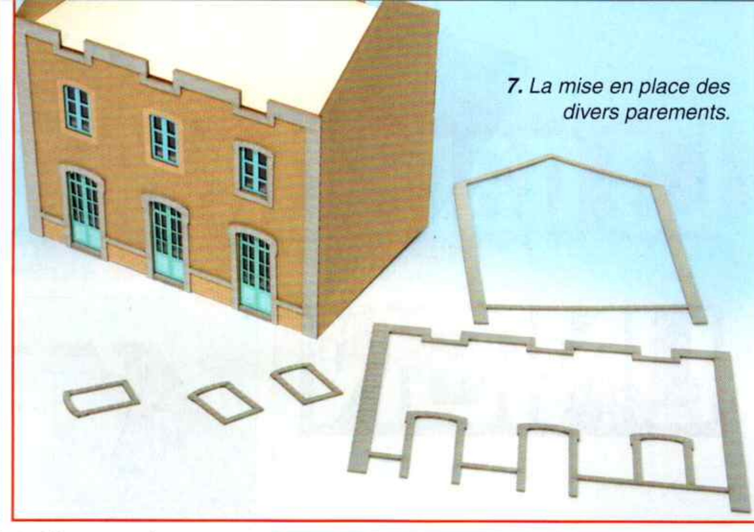
Les nombreuses cheminées sont fournies sous forme de pièces en impression 3D ; pour trois d'entre elles, il faudra revoir l'angle de l'embase à l'aide d'une scie plate. Les gouttières et les tuyaux de descentes ne sont

*5. **(Ci-dessous)** Curieusement, l'assemblage commence par les éléments d'habillage couleur crépis en carton peu épais qui sera ensuite renforcé par du carton plus rigide. J'ai préféré coller la structure en partie basse (un lest généreux est utile le temps du séchage pour garder une planéité parfaite), avant de monter les murs sur l'embase.*





6. Des cloisons intérieures permettent de réaliser un aménagement intérieur (bien que non-conforme à l'original, vu la répartition des pièces).

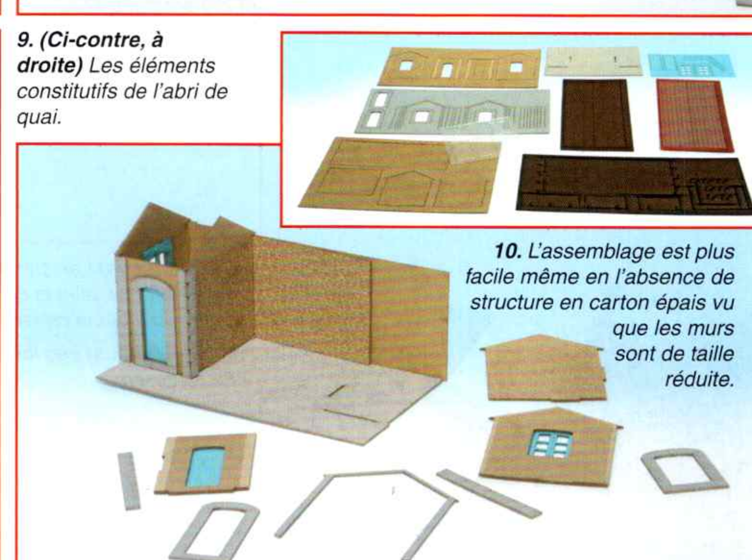


7. La mise en place des divers parements.

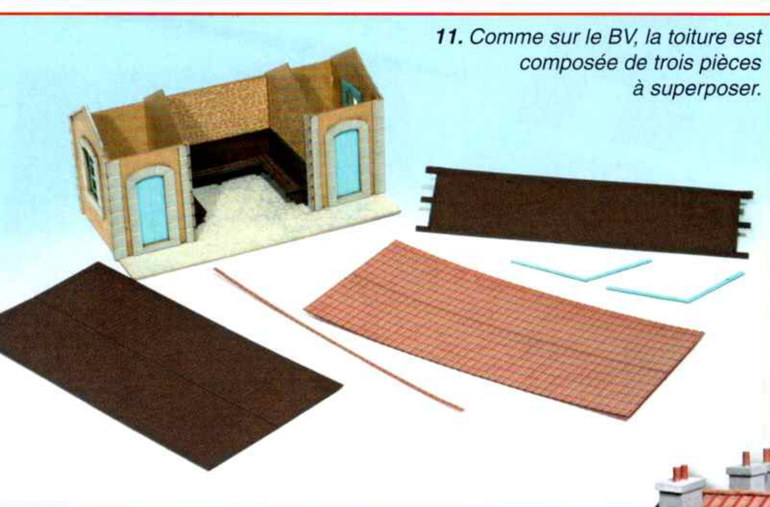


8. Les nombreuses cheminées sont fournies sous forme de pièces en impression 3D ; pour trois d'entre elles, il a fallu modifier l'angle de l'embase à l'aide d'une scie.

*9. **(Ci-contre, à droite)** Les éléments constitutifs de l'abri de quai.*

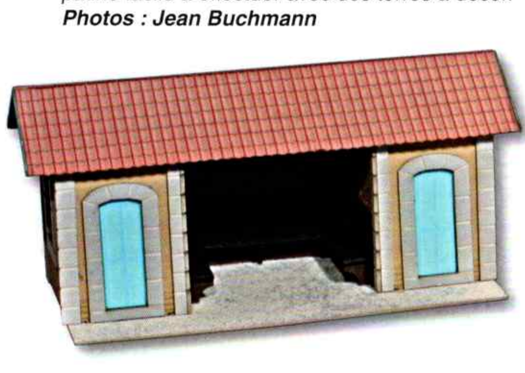


10. L'assemblage est plus facile même en l'absence de structure en carton épais vu que les murs sont de taille réduite.

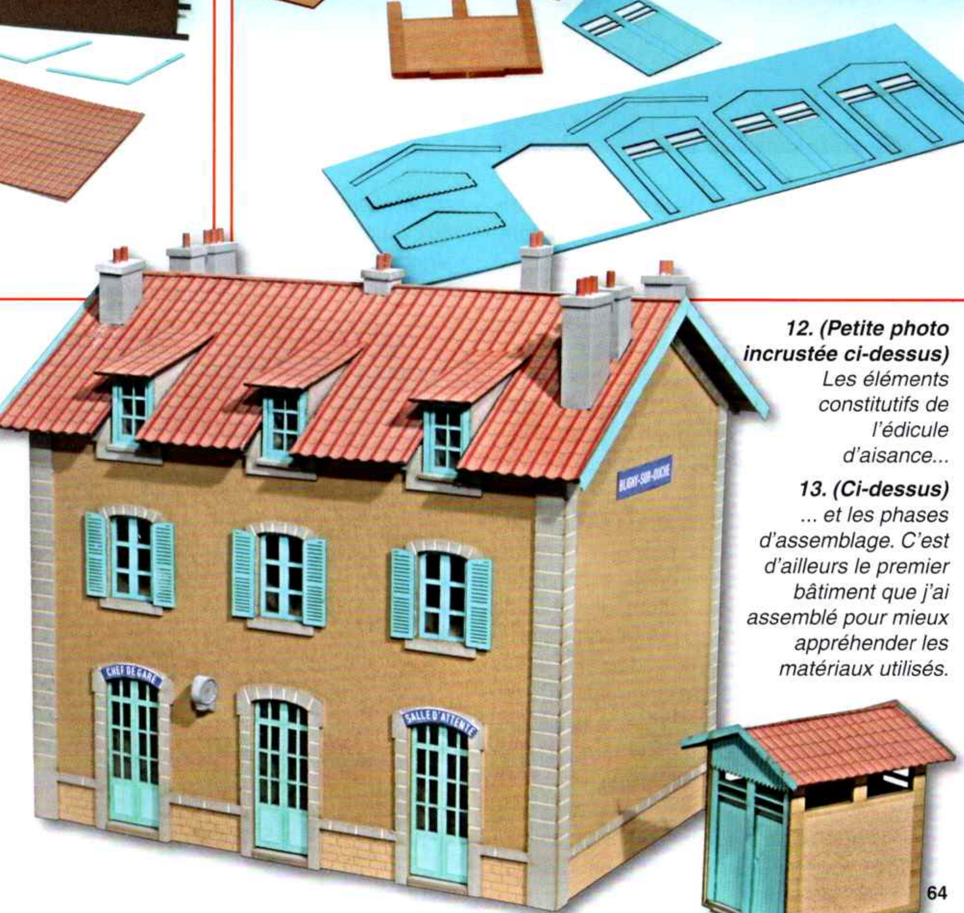


11. Comme sur le BV, la toiture est composée de trois pièces à superposer.

pas fournis, et proviendront donc de la boîte à surplus. Une patine éventuelle peut être effectuée facilement avec des terres à décor appliquées sans excès. **Jean Buchmann**



14. Les bâtiments terminés dans leur couleur d'origine, qui pourront recevoir ou non une patine facile à effectuer avec des terres à décor. ***Photos : Jean Buchmann***



*12. **(Petite photo incrustée ci-dessus)** Les éléments constitutifs de l'édicule d'aisance...*

*13. **(Ci-dessus)** ... et les phases d'assemblage. C'est d'ailleurs le premier bâtiment que j'ai assemblé pour mieux appréhender les matériaux utilisés.*


Le Train
«Extra» + «Spéciaux»
NOUVEAU
Lignes transfrontalières
Tome 2 : Suisse, Italie et Espagne
Des rives du lac Léman à celles du golfe de Gascogne
EXTRA 6 - 16,50 €
Lignes transfrontalières 2
Entreprises de travaux ferroviaires
EXTRA 3 - 16,50 €*
Entreprises de travaux fer.
Les trains de la «Grande Epoque»
EXTRA 4 - 16,50 €*
Trains de la «Grande Epoque»
La grande vitesse en Europe
Spécial 65 - 15,00 €*
La grande vitesse en Europe
N
Lignes transfrontalières
EXTRA 5 - 16,50 €*
Lignes transfrontalières - 1
N
EuroCity
Spécial 99 - 16,50 €*
Les EuroCity - Tome 1
N
Les EuroCity Tome 2
Parution fin 09.2020
Spécial 103 - 16,50 €*
Les EuroCity - Tome 2
N
Le transport multimodal rail/route
EXTRA - 16,50 €*
Le transport multimodal
Des marchandises au fret
Spécial 69 - 15,00 €*
Des marchandises au fret
Fret Les concurrents
EXTRA 2 - 16,50 €*
Fret - Les concurrents
Fret européen Le corridor 2
Méditerranée
Spécial 94 - 16,50 €*
Corridor fret 2
Nom
Prénom
Adresse
Code Postal
Ville
Date et signature
Tél. :
E-mail :
Je commande les ouvrages cochés ci-dessus pour un montant total de ....€
+ Frais d'envoi : 7 € (Franco à partir de 65 € de revues) en France métropolitaine, CE et Suisse uniquement** ....€
Je m'abonne pour 4 numéros «Le Train Spécial» à partir du n° .... au prix de 54,80 €*
* France Métropolitaine uniquement - Belgique/CE/Suisse : 58,80 €** ....€
*/** Autres pays et DOM/TOM, nous consulter SVP
Je règle le montant de ....€
par : chèque bancaire ou postal ci-joint (France uniquement)
virement bancaire (Crédit Mutuel) - IBAN : FR 76 1027 8017 7000 0197 4264 567 - BIC : CMCIFR2A (zone Euro)
carte bancaire n° expire crypto
Bon de commande à renvoyer à :
Editions Publitrains eurl - CS 80010 - 67660 Betschdorf
* Dans la limite des stocks disponibles
Photo : L. Bartestini



1. Vue du PN près de la gare de la rue principale de la bourgade de Syke. La patience était de mise quand au début des années 1960, on était arrêté aux barrières ici. A cette époque les trains se suivaient à distance de bloc, c'est-à-dire toutes les six minutes environ sur la ligne Osnabrück - Bremen (Brême). A cela s'ajoutaient encore les manoeuvres de wagons marchandises avec la machine affectée à la gare locale. ***Photo : Markus Tiedtke***

Syke - Du rêve à la réalité

Le réseau au 1:87e de Rolf Weinert



2. L'installation de chargement de wagons à voie normale sur des trucks porteurs à voie étroite. Pour ce type de manoeuvre deux locomotives (une à chaque écartement) sont nécessaires.

3. Comme ce paysan possède un tracteur, il est aussi équipé d'une pompe pour son ravitaillement. Il est évidemment tentant d'utiliser également ce carburant faiblement taxé dans sa voiture personnelle... en toute illégalité !

Photos : Markus Tiedtke

La construction d'un imposant réseau tel que l'a imaginé Rolf Weinert n'est pas une mince affaire. Cela est d'autant plus vrai quand on sait que le maître d'oeuvre dirige une société artisanale de renommée internationale et que le niveau de qualité et de détaillage des productions WEINERT est très élevé. La plupart de nos lecteurs ont d'ailleurs déjà pu découvrir des modèles et des accessoires de cette marque, ne serait-ce qu'à travers les reportages annuels concernant la Foire Internationale du Jouet de Nuremberg dont la maison WEINERT est un pilier.
En résumé, si Rolf Weinert est exigeant concernant les modèles qu'il commercialise, il l'était tout autant quant au réseau de ses rêves pour lequel il a établi un cahier des charges ambitieux. D'emblée, il était évident qu'il allait devoir s'entourer de modélistes de talent pour la concrétisation de son projet.
Nous avons le plaisir de vous dévoiler aujourd'hui les premières photos d'un grand reportage réalisé par Markus Tiedtke qui vous fera découvrir au fil du temps ce réseau d'exception à l'échelle H0... (A suivre)

Markus Tiedtke/GA

Grue ferroviaire rotative numérique EDK 750

n:

Assez tôt, les compagnies de chemin de fer mirent en service des wagons-grue de diverses tailles et de différents types pour leurs activités internes. La variété de ces engins est large et va de la simple grue mécanique fixée sur une plaque rotative montée sur un wagon plat et actionnée à la main, à de puissantes grues tournantes à entraînement Diesel-électrique. Par le passé, les sociétés utilisaient en règle générale des grues à vapeur vu leur puissance et leur capacité de levage, mais aujourd'hui les engins sont essentiellement Diesel-électriques ou Diesel-hydrauliques. Ainsi, les grues à vapeur ont pratiquement disparu. Les administrations ferroviaires n'ont jamais établi de normes de construction ou une classification par séries ou types. Cependant, il existe pour chaque pays, ou plutôt pour chaque fabricant, un design caractéristique permettant de reconnaître facilement l'origine d'un wagon-grue.

Notre référence, la grue ferroviaire rotative EDK 750, construite par l'usine Maschinenbau Kirow de Leipzig, peut, en sortant ses appuis, soulever des charges jusqu'à 125 tonnes. Elle est, de ce fait, même en mesure de procéder au remplacement de ponts à treillis métallique et, a fortiori, à l'échange d'aiguillages et de travées de voie. Des opérations de ce genre, peuvent généralement être réalisées sans utiliser ses appuis. Sa flèche utilisable en position horizontale est adaptée au travail en tunnel et sous caténaires. Le wagon-grue peut être acheminé à la vitesse maximale de 100 km/h.

Grue ferroviaire rotative numérique, DB





Grue ferroviaire rotative numérique, ÖBB



Réf. : 73036

Réf. : 79036

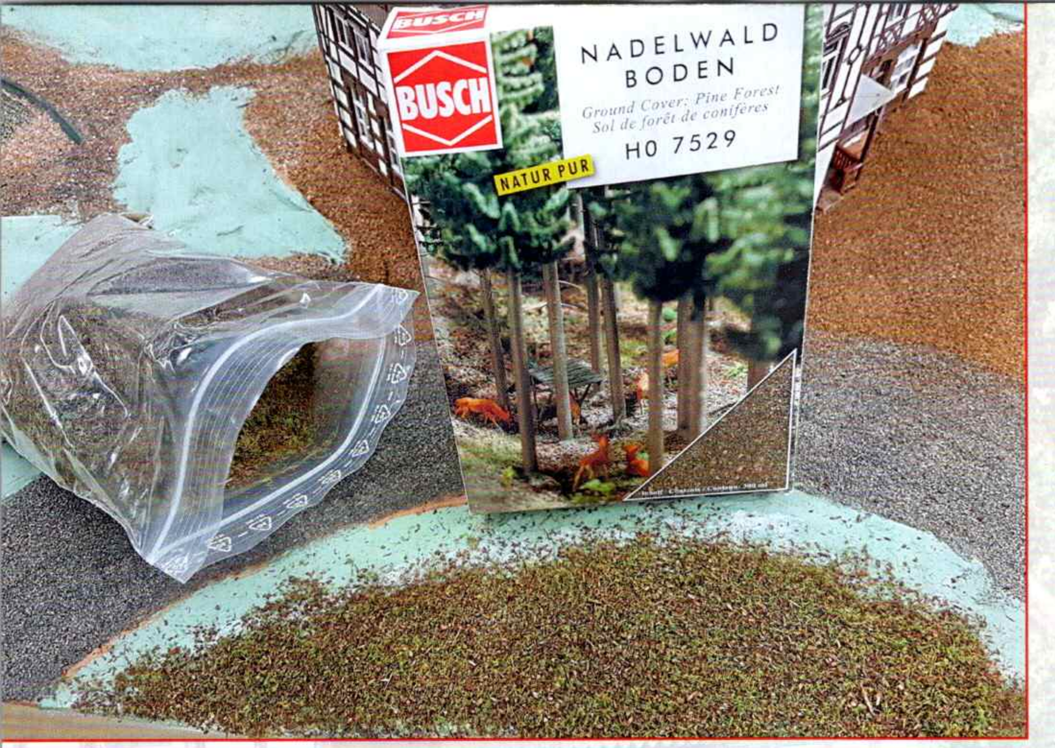
- **Conduite autonome**
- **Fonctionnement en roue libre dans un convoi**
- **Plateau du wagon à grue avec flèche mobile à 360°**
- **Déplacement vertical de la flèche**
- **Déplacement vertical de la flèche**
- **Extension/Rétraction de la flèche télescopique**
- **Déplacement vertical du crochet de la grue grâce à la poulie à câbles**



Le confinement actuel pose des problèmes à tout le monde, mais ce temps peut aussi être l'occasion de s'occuper de son réseau ferroviaire. Nous vous informons donc que ROCO continue encore à produire et à livrer. Le magasin en ligne sur notre page web est disponible en permanence pour vos commandes. Un clic suffit pour mettre un modèle dans votre panier.

www.roco.cc

Pour plus d'informations, adressez-vous à votre détaillant préféré.



1. (Ci-contre, à gauche) *De la colle blanche est étalée sur le sol à l'aide d'un pinceau, puis recouverte d'un mélange de mini-copeaux de bois et de fibres (réf. 7529) BUSCH, qui est égalisé à l'aide d'un pinceau brosse. Pour fixer le tout, de la colle blanche liquide (réf. 7593) BUSCH est répandue au goutte à goutte ; celle-ci possède l'intéressante propriété de se répartir par capillarité ce qui lui permet de bien imprégner une surface de terre ou de gravier, sans former de bulles d'un aspect désastreux.*

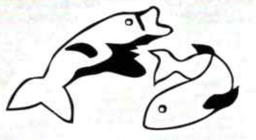
2. (Ci-dessous, à gauche) *Les épicéas de BUSCH sont disponibles en différentes hauteurs (réf. 6133, 6134 et 6138). Une grappe complémentaire comprend des pommes de pins que l'on peut éventuellement mettre en place.*

3. (Ci-dessous, à droite) *L'aspect trop neuf des troncs peut facilement être corrigé en appliquant un mélange de pâtes structurées acryliques de couleurs brun foncé et brun clair. NOCH en propose dans le set 60823, mais on peut aussi utiliser les produits FX Effets spéciaux de PRINCE AUGUST : «sable» (réf. FX009), «terre naturelle» (réf. FX017), «terre sombre» (réf. FX018).*

Un hôtel-restaurant pour Lutzelbourg (4)



«A la Fameuse Truite»









4. (Ci-contre, à gauche) *Des points de verdures sont réalisés par flocage électrostatique (par exemple, avec le Grasmaster 2.0 de NOCH ou le Flockstar de HEKI).*

5. (Ci-dessous) *Les épicéas de BUSCH, servis sur le plateau, sont prêts pour la mise en place.* ***Photos : Jean Buchmann***



La forêt avoisinante

6. (Ci-dessus) Cette partie boisée jouxte l'hôtel «A la Fameuse Truite» et permet de créer une rupture visuelle avec le début des emprises ferroviaires de la gare de Lutzelbourg.

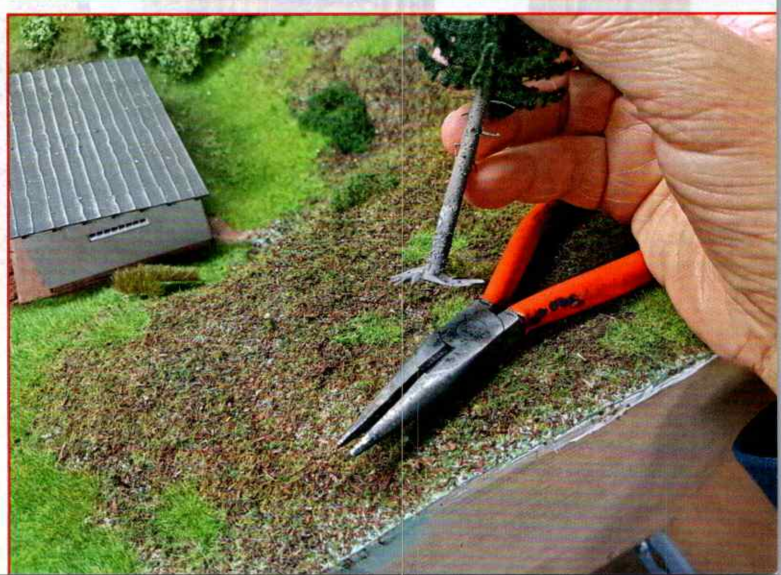
Le terrain boisé jouxtant l'hôtel «A la Fameuse Truite» permet d'apporter de nombreux éléments de végétation qui rendent la scène encore plus réaliste, sans pour autant apparaître surchargée. Le tout sur une surface relativement réduite.
J'ai utilisé le set référence 6043 de BUSCH, qui contient de quoi réaliser le sol et la végétation d'un bois ou d'un pré. Outre trois teintes de flocage vert clair, vert foncé et jaunâtre, un sachet comprenant un mélange de mini copeaux de bois et de fibres, un sachet de pierres de différents calibres et un sachet de gravier fin pour la représentation d'un chemin, nous y trouvons des grappes



7. (A droite) La fixation des arbres se fait avec un pistolet à colle chaude. Pour ne pas se brûler les doigts, on utilisera une pince brucelles pour la mise en place de chaque arbre.



8. (Ci-dessous, à gauche) Les épicéas en place, on rajoutera du mélange réf. 7529 BUSCH autour des racines pour obtenir un raccord parfait avec le sol.



9. (Ci-dessous, à droite) Pour une disposition des sapins en pente, il faut recourber les racines délicatement à l'aide d'une pince plate.

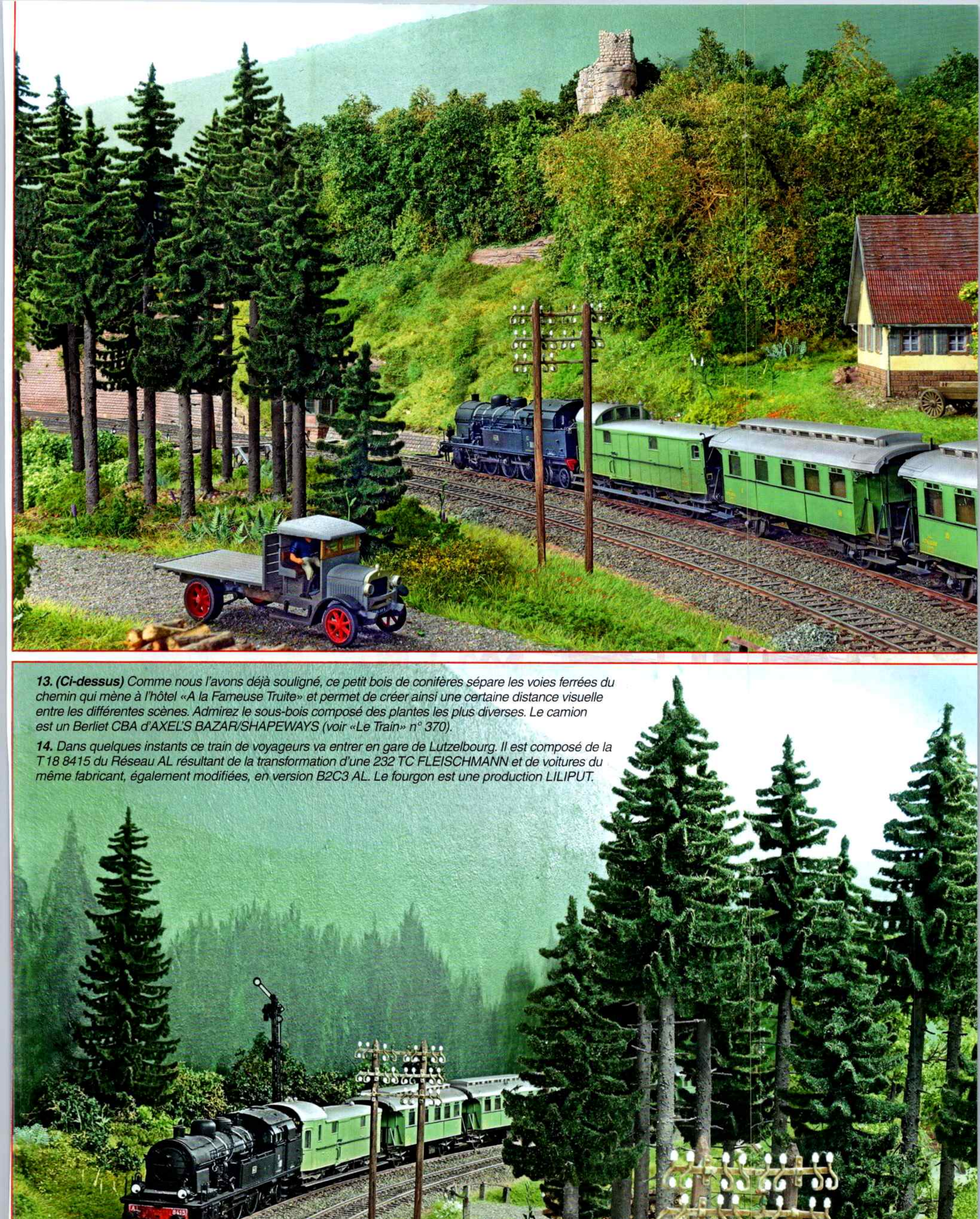
de pièces en plastique injecté représentant diverses plantes : champignons, fougères, feuilles de nénuphars et plusieurs fleurs dont des lupins. Les fougères sont, quant à elles, issues de la gamme Laser Cut Minis de NOCH (réf. 14100).

Notre excursion à l'hôtel «A la Fameuse Truite» touche maintenant à sa fin, mais nous y reviendrons sûrement un jour, ne serait-ce que pour y déguster une fabuleuse truite au bleu, arrosée d'un bon verre de Riesling ! **Jean Buchmann**

10. (Ci-dessus) *Les travaux de transformation de cette partie du réseau sont à présent achevés. L'hôtel «A la Fameuse Truite» est harmonieusement inséré entre la gare et la forêt avoisinante.*

11. (A gauche) *Prenons un peu de recul pour visualiser l'effet de volume obtenu. Puis, il est temps de détailler le sol.*

12. (Ci-dessous) *A présent, les détails sont mis en place : les fougères de la gamme Laser Cut Minis de NOCH (réf. 14100), sans oublier les champignons, lupins et autres fleurs, écureuil et chouette issus du set réf. 6043 de BUSCH. Ils sont tous fixés avec une goutte de colle cyanoacrylate.* ***Photos : Jean Buchmann***



13. (Ci-dessus) *Comme nous l'avons déjà souligné, ce petit bois de conifères sépare les voies ferrées du chemin qui mène à l'hôtel «A la Fameuse Truite» et permet de créer ainsi une certaine distance visuelle entre les différentes scènes. Admirez le sous-bois composé des plantes les plus diverses. Le camion est un Berliet CBA d'AXEL'S BAZAR/SHAPEWAYS (voir «Le Train» n° 370).*

14. *Dans quelques instants ce train de voyageurs va entrer en gare de Lutzelbourg. Il est composé de la T 18 8415 du Réseau AL résultant de la transformation d'une 232 TC FLEISCHMANN et de voitures du même fabricant, également modifiées, en version B2C3 AL. Le fourgon est une production LILIPUT.*

De type 230T, les Baldwin 10-12-D constituaient une série de 495 locomotives à vapeur à voie étroite avec un écartement de 600 mm, construites en 1916/1917 par la Baldwin Locomotive Works (USA), pour le compte du British War Department Light Railways qui opérait en France pendant la Première Guerre Mondiale. Après la guerre, beaucoup de ces locomotives furent vendues à des chemins de fer secondaires ou industriels et continuèrent à oeuvrer sur les rails en France, en Grande-Bretagne et même en Inde. Quatre exemplaires sont préservés en Grande-Bretagne.



BACHMANN NARROW GAUGE

1. (Ci-dessus) *L'abri largement ouvert de la Baldwin 10-12-D permet d'admirer le «buffet» superbement reproduit par BACHMANN. Remarquez aussi le tuyau de remplissage d'eau.*

La Baldwin 10-12-D

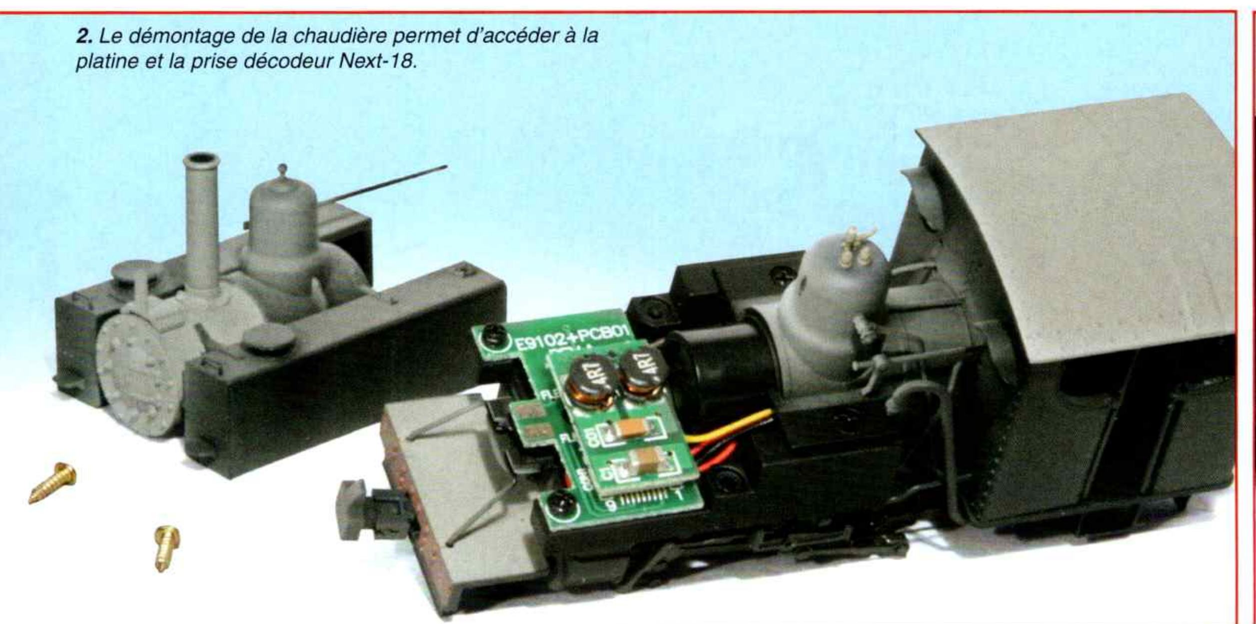
Elle a tout d'une grande, cette petite locomotive à voie étroite de BACHMANN mesurant à peine 8 cm de long : un châssis en métal moulé, une superstructure en plastique injecté agrémentée de nombreuses pièces rapportées, une distribution complète et fonctionnelle, une prise décodeur Next-18 logée dans la boîte à fumée, un haut-parleur installé dans la soute à combustible, des boîtiers d'attelages NEM 355, un éclairage aux deux extrémités (selon les versions) et surtout une motorisation habilement dissimulée dans le corps cylindrique de la chaudière laissant un vide conforme à la réalité entre la chaudière et le châssis, ainsi qu'une cabine ouverte entièrement aménagée.

Bien que reproduite à l'échelle 009, qui correspond au 1:76e, la Baldwin 10-12-D est conçue pour rouler sur de la voie H0e. Vu la petitesse de la machine, elle passe sans problème sur un réseau au 1:87e.

De fait, cette 230 est une 140... Le constructeur a, en effet, intégré le second essieu du bogie porteur dans le châssis avec les roues motrices. Il a recouru à cet artifice quasiment invisible pour s'affranchir du problème de rotation de ce bogie.

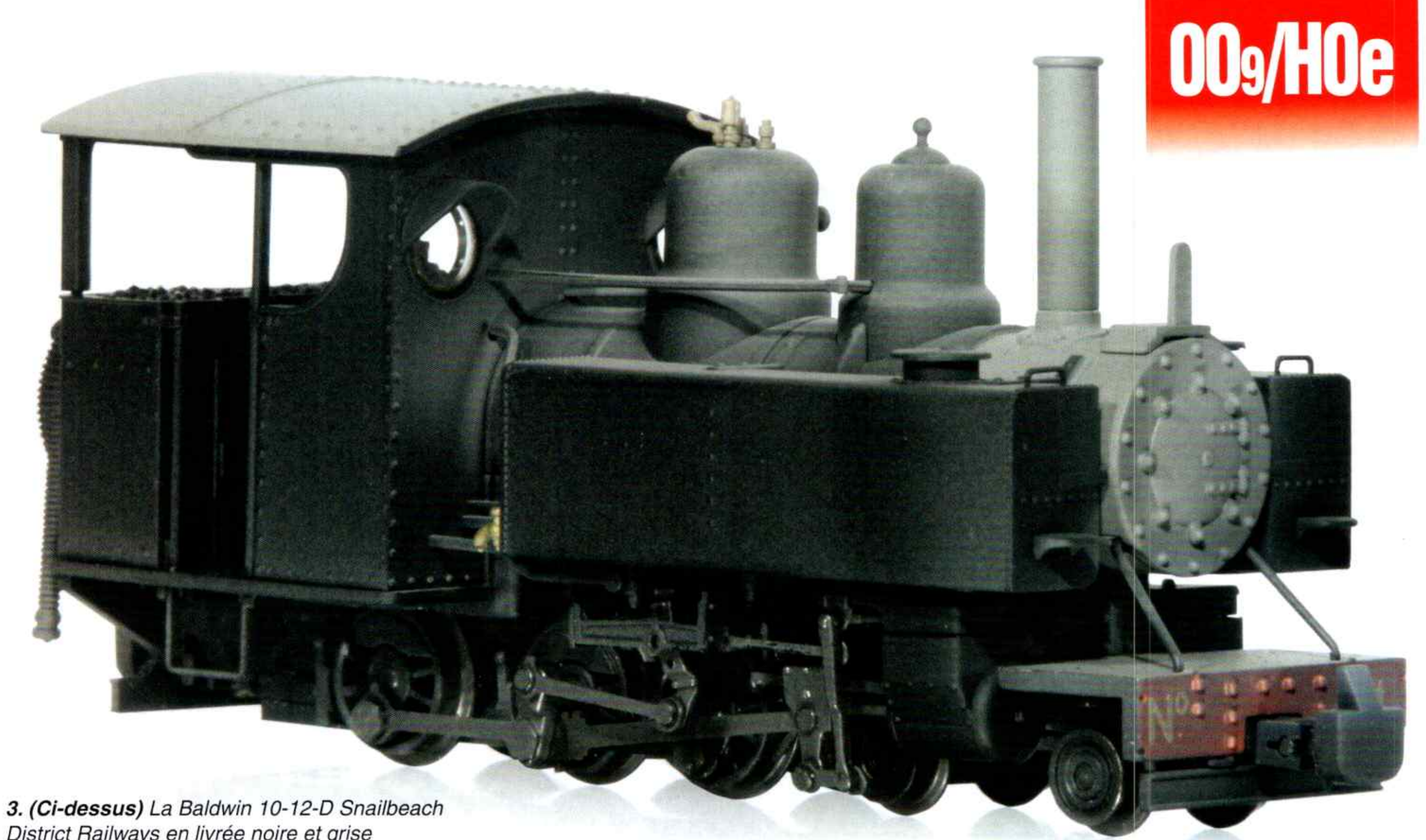
La motorisation fait appel à un moteur à rotor sans fer qui transmet le mouvement par vis sans fin et cascades de pignons sur les trois roues motrices. Huit roues sont mises à contribution pour la prise de courant. Le fonctionnement est souple avec un bon ralenti, la vitesse maximum reste raisonnable. Aucune roue n'est munie de bandages et malgré son

Références	
391-025A 542	Railway Operating Division, noire
391-028A	«Bridget» Ashover L. R., noire
391-029	Glyn Valley Tramway, noir avec filets rouge
391-030	Snailbeach District Railways, noire et grise, patinée
391-031DS 590	Welsh Highland Railway, marron avec filets jaunes (DCC sonorisé)
391-032 E763	«Sid» Southern Railway, verte



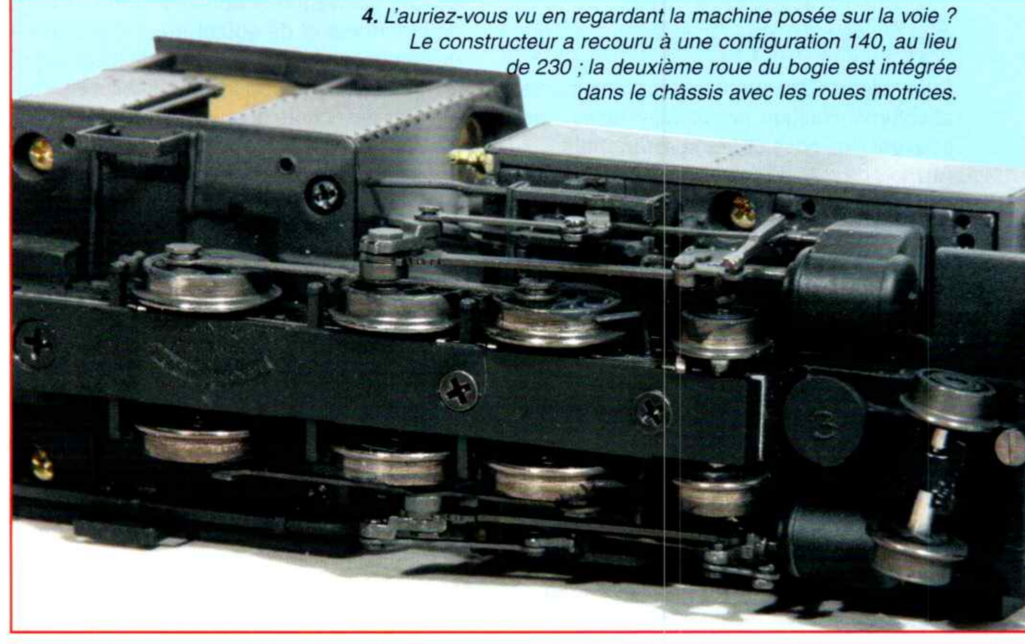
2. *Le démontage de la chaudière permet d'accéder à la platine et la prise décodeur Next-18.*





3. (Ci-dessus) *La Baldwin 10-12-D Snailbeach District Railways en livrée noire et grise (réf. 391-030) de BACHMANN.*
Photos : Jean Buchmann

poids plume de moins de 60 g, la machine est capable de tracter quatre ou cinq wagons selon la configuration du réseau. Par ailleurs, elle s'inscrit dans des courbes d'un rayon minimal de 228 mm. Une notice explicite le démontage de la chaudière pour accéder à la prise décodeur ; du fait de l'espace réduit, ce dernier ne devra pas dépasser 10 mm x 20 mm. Différentes versions sont proposées, présentant des variantes de détails, de quoi se laisser séduire pour réaliser une ligne secondaire ou un petit réseau industriel, voire un réseau touristique. Pour accompagner cette machine, signalons que BACHMANN propose à son catalogue du matériel marchandises militaire de type Clayton (tombereaux et couverts) adéquat. **Jean Buchmann**

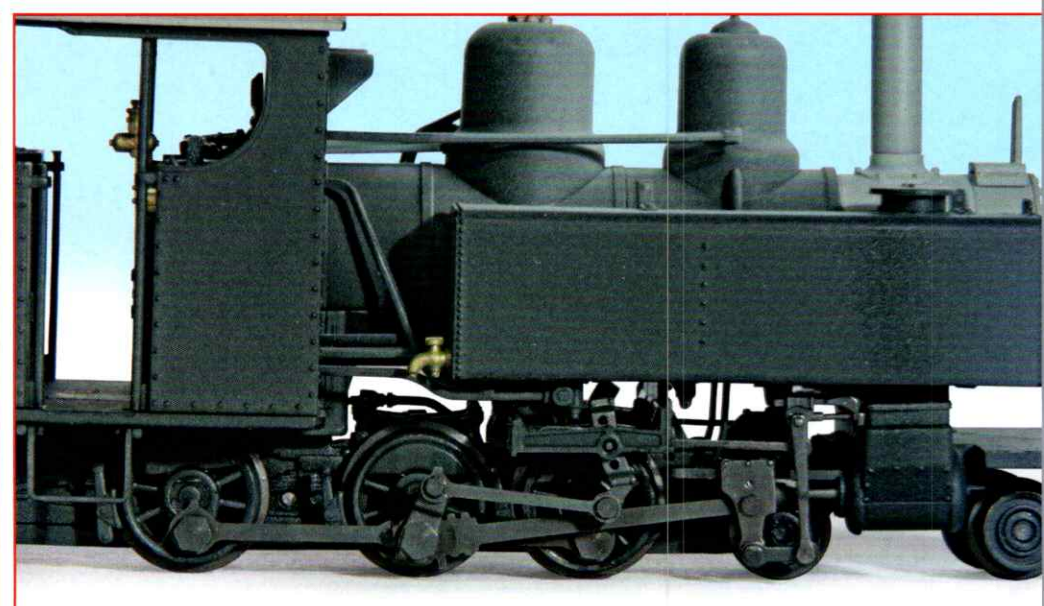


4. *L'auriez-vous vu en regardant la machine posée sur la voie ? Le constructeur a recouru à une configuration 140, au lieu de 230 ; la deuxième roue du bogie est intégrée dans le châssis avec les roues motrices.*

6. (Ci-dessous, à droite) *La motorisation est habilement dissimulée dans le corps cylindrique de la chaudière laissant un vide conforme à la réalité entre la chaudière et le châssis.*



5. *Cette Baldwin est en livrée d'origine munie d'une belle patine.*



CFK

Nouvelles du Kaeserberg

Le train du mois

Train-navette pour événements festifs - 1994

Pour célébrer des événements d'une manière absolument unique, les chemins de fer offrent souvent des possibilités surprenantes.
Au mois de mai, un de ces trains de fête circule au Kaeserberg. Il présente la particularité de permettre aux voyageurs de découvrir la ligne à bord de wagons-cabriolets dans le sens de la montée et de goûter aux plaisirs d'une descente à vélo. La position de la locomotive, en milieu de composition, est inhabituelle. Pour assurer la sécurité des voyageurs mais aussi pour leur offrir une vue panoramique, deux wagons-plats, transportant les vélos, encadrent la machine et la maintiennent ainsi à distance des passagers. Le chef de train, posté à l'avant de la composition, soutient le mécanicien dans la conduite du convoi en étant en permanence en contact avec lui par radio.

Fiche technique :
Locomotive : Ge 4/4^{III}, 3 200 kW, 62 t
Charge : 16 essieux, 264 pl., 72 t, V/max. : 60 km/h

Le «Rheingold»

Le Rheingold, un des grands trains de luxe européens, fut promu au rang de TEE en 1965 et son parcours prolongé d'Amsterdam/Hoek van Holland jusqu'à Genève via Bâle. Il était composé de très confortables voitures climatisées, d'une voiture-restaurant partiellement à deux niveaux et d'un «dome car» panoramique. En Suisse, il était pris en charge par des Re 4/4^{I}, arborant pour l'occasion le sigle TEE sur leur face frontale. Dès 1966/1967 les voitures furent repeintes en beige/rouge bordeaux. En 1972, quatre Re 4/4^{I} des CFF revêtirent cette même livrée. En mai 1976, la voiture panoramique disparut et son parcours à travers la Suisse dès 1982.

Au Kaeserberg, le Rheingold tracté comme en 1965/1966 par la Re 4/4^{I} 10046 se mêle de temps en temps au trafic habituel durant le mois de juin.

Fiche technique :
Locomotive : Re 4/4^{I}, 2 100 kW, 57 t
Charge : 20 essieux, 184 pl., 244 t, V/max. : 125 km/h



Pour visiter ce réseau d'exception et connaître les heures d'ouverture, prenez contact avec :

* Chemins de Fer du Kaeserberg (CFK)
9, impasse des Ecureuils -
CH 1763 Granges-Paccot
(conurbation de Fribourg/Suisse)
www.kaeserberg.ch



1. + 2. Vue générale du terminus situé le long de la rivière Loue. On y aperçoit essentiellement des locomotives à vapeur de la SNCF. Une «Armistice» est d'ailleurs fort occupée à manoeuvrer quelques wagons.
Photos : Gérard Tombroek

La vallée de la Loue

Une évocation historique

La reproduction en miniature d'une section de ligne de façon quasi intégrale est un rêve pour beaucoup, mais entre le rêve et la réalité, il y a bien des obstacles pratiques, comme le manque de place, de temps ou/et de budget. Un tel projet n'est souvent réalisé que par un club de modélistes, bien organisé. C'est le cas du «RM25» domicilié dans la ville de Besançon avec son réseau «La vallée de la Loue», long de 25 mètres.

Lors de l'établissement de la ligne allant de Besançon (en Franche-Comté) vers la Suisse en 1884, une bifurcation fut simultanément imaginée pour désenclaver la vallée de la Loue. Cette ligne secondaire bifurquait de la ligne principale en gare de L'Hôpital-du-Grosbois et se terminait 25 km plus loin à Lods, les dix derniers kilomètres de cette ligne suivant plus au moins le cours de la Loue. Cette ligne à voie unique fut exploitée par la Compagnie du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) et amena la prospérité dans la vallée : de nombreuses petites industries y virent le jour, comme des forges, des fonderies, des tréfileries, des serrureries, qui utilisaient toutes le chemin de fer pour expédier leur production. Beaucoup de ces petites usines périclitèrent à partir de 1920, la rentabilité de la ligne chutant par ailleurs, suite à l'utilisation de plus en plus fréquente du transport routier. Cette ligne est connue comme étant la première du département où le service voyageurs fut abandonné, à savoir dès 1932. Quant au trafic marchandises, il resta encore actif un temps, le service étant supprimé entre Lods et Ornans en 1956. La ligne fut définitivement supprimée en 1988 et les voies furent déposées dans la foulée.

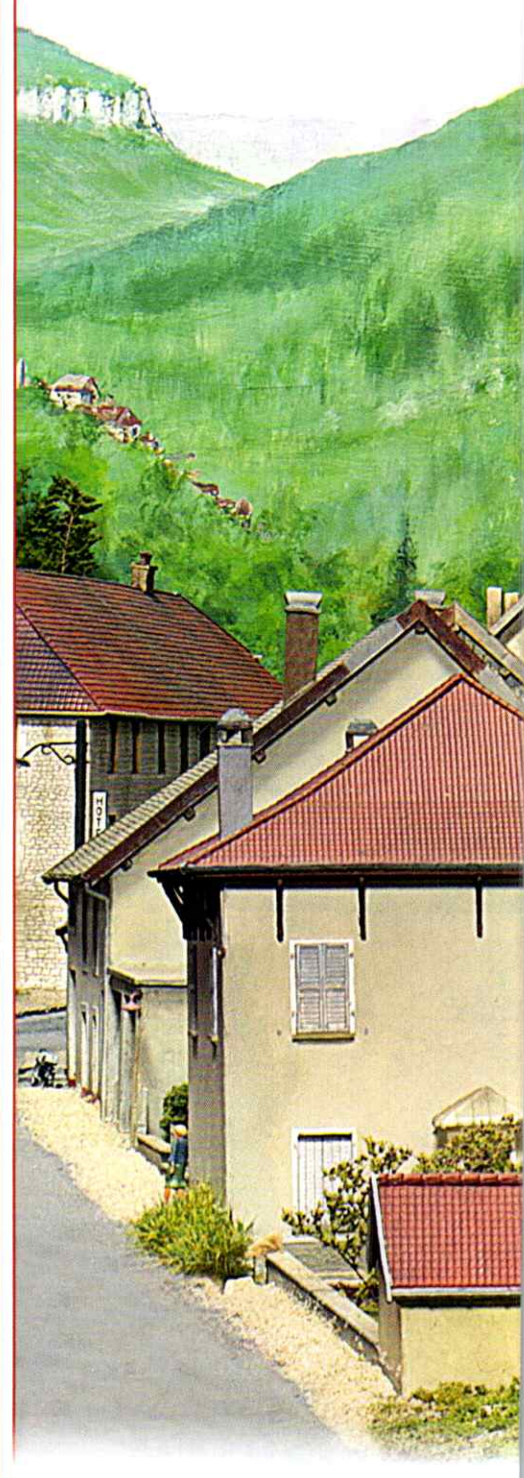
Des recherches...

Le club RM25 de Besançon conçut l'idée de réaliser une évocation en miniature assez fidèle de la ligne Lods - L'Hôpital-du-Grosbois, au début des années 1990. Le but était de reproduire au moins les gares et les points d'arrêt. Comme la ligne avait été entièrement









déferrée entre-temps, ce projet nécessita un important travail de recherches. D'anciennes photos et cartes postales furent exhumées des archives. On se mit aussi à la quête de témoignages de l'époque où la ligne était encore active.
Bien documenté, le club se lança finalement dans la construction du réseau au début de l'année 1991.

3. (Page de gauche, haut) *Pour le club RM25, il n'était pas seulement question de reconstituer un chemin de fer d'antan, mais aussi de recréer une atmosphère villageoise typique. Voici le bout du réseau, avec l'extrémité de la rue principale de Lods.* ***Photos : Gérard Tombroek***

4. (Ci-contre, à gauche) *La rivière Loue était source d'énergie pour de nombreuses petites usines et entreprises qui s'y étaient installées. La chute d'eau réalisée par Bernard Sauvaget est d'aspect très réaliste.*

Lods

Comme première étape de ce projet, RM 25 réalisa la reproduction à l'échelle du 1:87e de la gare-terminus de Lods. Ce terminus était situé au bout de la vallée, sur un plateau le long de la Loue, la rivière qui coule dans la vallée. Ce site comprend une voie principale, une voie d'évitement, une remise à deux voies pour locomotives, un pont tournant et une halle marchandises, avec cour. Le bâtiment de la gare est du style PLM classique, à trois travées.

Le club ne se limita toutefois pas à reproduire ce site, mais aussi son environnement immédiat, ainsi que la rivière. Après le village de Lods, la rivière Loue s'engouffre dans les Gorges de Nouailles. Ceci ne pouvait pas être reproduit en miniature, mais un joli fond de décor peint en donne l'illusion, tout en procurant une profondeur au réseau. Le

5. (Grande photo ci-dessus) *A droite sur la photo se trouve le site de la gare de Lods, qui est accessible via un pont métallique au-dessus de la rivière Loue. Sur l'arrière-plan peint, on peut voir une impression des Gorges de Nouailles.*



6. (Ci-contre, à droite) *A gauche et à droite de la voie, l'espace est bâti : les maquettes, reproductions fidèles des véritables maisons sont réalisées de toutes pièces.*

7. Vue sur la cour marchandises et la remise de Lods. Cette dernière a été réalisée à partir de deux kits MKD. Une 050 (ROCO) qui vient d'être virée sur le pont tournant du dépôt, est prête pour le parcours de retour.

site de Lods et ses alentours ont nécessité la construction de cinq modules et occupent la superficie de 5 m x 1,40 m.

Vuillafans et Montgesoye

Après avoir quitté le site de Lods, la ligne longe un massif rocheux pour arriver à la gare suivante : Vuillafans. Le tracé des voies y est simpliste, avec une voie principale, une voie d'évitement et un raccordement vers la halle marchandises. Cette partie du réseau a été réalisée en 1995 et s'étend sur quatre modules. La voie court ici le long d'un bâti rural, typique de la région. La halte suivante est la petite gare de Montgesoye, dont le plan des voies est quasi identique à celui de Vuillafans. Montgesoye a été réalisé sur trois modules et date de 1997.

Ornans

La gare suivante est celle d'Ornans. A l'approche de cette localité, la voie se trouve sur un talus, alors qu'en ville, ce talus se transforme en viaduc, qui enjambe quelques rues de la ville. Un peu plus loin, la ligne croise la Loue au moyen d'un joli pont en pierres. Ornans dispose d'une voie de garage et d'un embranchement particulier qui mène à l'usine Oerlikon (actuellement Alstom). Cette usine fabrique des moteurs électriques, notamment pour les TGV. On y trouve également une halle marchandises à deux voies et deux voies menant à une remise, réalisée entièrement en bois. Le site d'Ornans (et ses alentours) a été reproduit sur six segments ; sa réalisation a été entamée en 1993.

8. L'ensemble des maisons, d'ailleurs caractéristiques de la ligne, ont été confectionnées de toutes pièces. Voici un exemplaire vu à la sortie de la gare de Vuillafans.





9. En route vers Vuillafans, une 141 R SNCF (JOUEF) passe devant une maisonnette de garde-barrières typiquement française.

10. La voie approche du village suivant : Montgesoye.
Photos : Gérard Tombroek

11. Une locomotive Diesel 040 DE (BB 63000) en livrée d'origine approche de la gare de Vuillafans.

L'Hôpital-du Grosbois

Sur ce réseau, le trajet entre Lods et Ornans s'étend sur une longueur de 25 m. L'idée initiale de reproduire également la gare d'origine de L'Hôpital-du-Grosbois fut abandonnée à la fin des années 1990. Avec une extension supplémentaire de 8 m, le réseau aurait été trop difficile à transporter et de plus, trop cher (ou trop grand) pour les organisateurs d'expositions.
RM25 décida finalement de reproduire quand même la gare de L'Hôpital-du-Grosbois, mais en créant un réseau miniature distinct, en appliquant les techniques modernes actuelles, adaptées aux normes qui régissent les expositions.

Les techniques

Les segments du réseau «La vallée de la Loue» sont constitués de contreplaqué de 10 mm d'épaisseur. Des caisses spéciales ont été confectionnées pour leur transport afin de protéger le paysage.
Les segments supportant les gares sont constitués d'un seul tenant, les normes standard de la Fédération Française de Modélisme Ferroviaire sont respectées en ce qui concerne les interfaces entre les

12. Un autorail ABJ à Montgesoye. La gare dispose d'une voie d'évitement et d'un simple branchement vers la halle marchandises. ***Photos : Gérard Tombroek***



***13.* (Ci-contre, à droite)** *En direction d'Ornans, la voie court sur un talus surélevé. Ici, un autorail De Dietrich franchit un pont pour croiser la route nationale.*

14. *A hauteur de la Rue Edouard Bastide, la voie enjambe la rivière Loue au moyen d'un joli pont en pierres.*

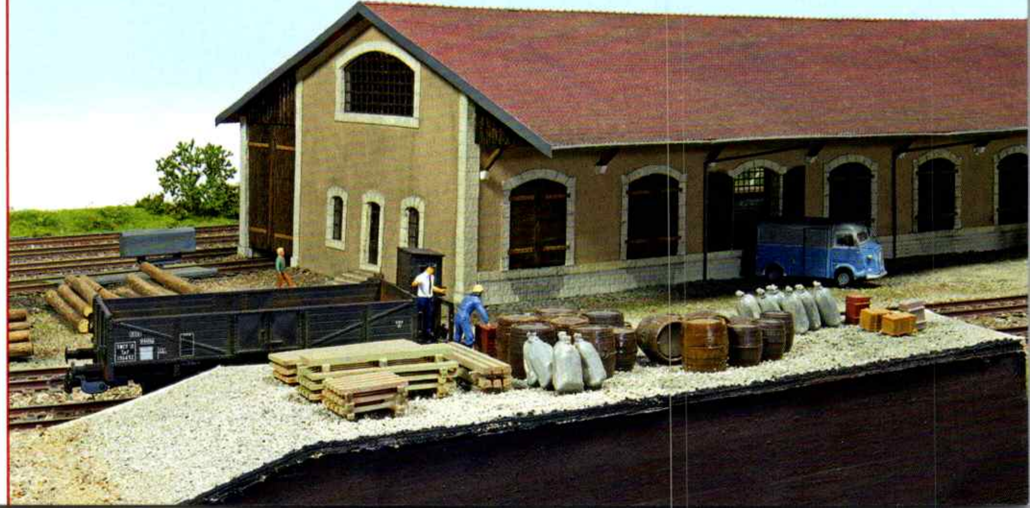


15. *Gros plan sur la grue de chargement.*



16. *Une 141 R passant à hauteur de la halle à marchandises d'Ornans.*

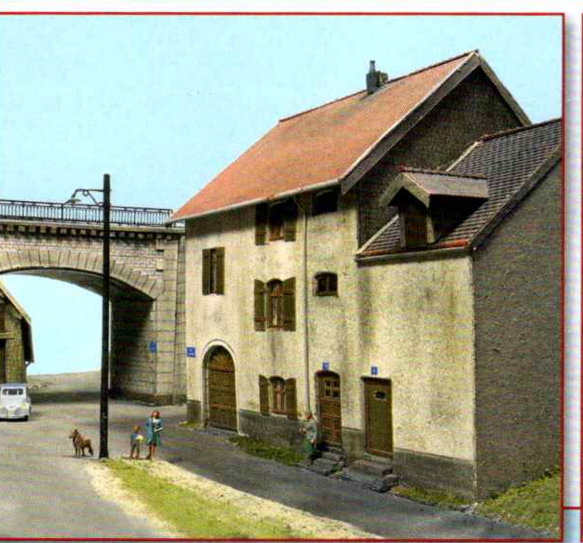
segments. Il s'agit donc de fait d'un réseau modulaire, ce qui le rend compatible avec tout autre réseau miniature construit selon les mêmes standards. RM25 peut également participer à un événement avec une seule de ses parties constitutives (Lods, Ornans, Vuillafans ou Montgesoye).
Pour la voie, c'est de la PECO en code 100 qui a été choisie. Les traverses et les rails ont été peints et patinés.
Mais la fierté du club RM25 concerne surtout la réalisation de toutes pièces des maquettes de bâtiments et des ouvrages d'art. Les bâtiments sont constitués de carton et de plasticarte.

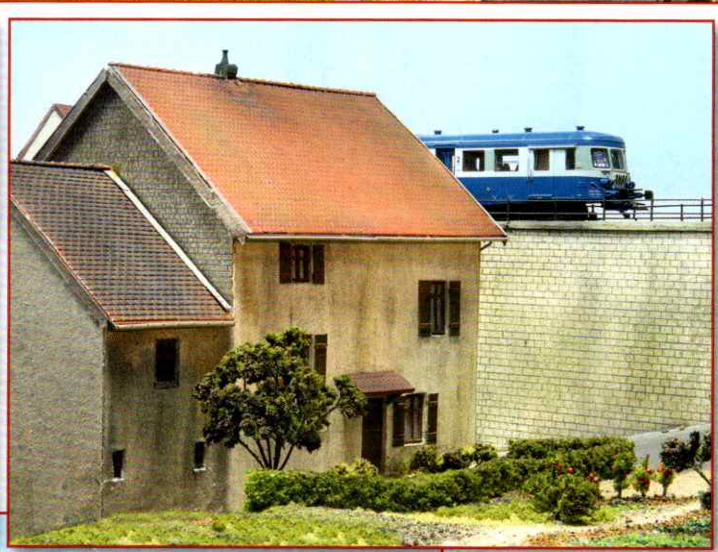


17. *La halle bien détaillée d'Ornans, vue de l'autre côté du réseau. De nombreuses marchandises attendent sur la quai.*



18. *Cet étonnant bâtiment en bois se trouve à Ornans.*





19. à 22.
Rue des Martinets : Une partie particulièrement réussie de ce réseau est l'endroit où la voie surélevée croise le village au moyen d'un viaduc en pierres, à hauteur de la rue des Martinets. Grâce à la collaboration des membres du club RM25, des photos ont pu êtres prises des deux côtés de ce réseau.
Photos : Gérard Tombroek



La végétation a été entièrement remplacée au fil des ans. Il est vrai que depuis le début de la construction, de nouveaux produits, tels le zeeschuim (écume de mer) et le flocage fibre sont apparus sur le marché de même que de nouvelles méthodes, notamment l'engazonnement électrostatique. Le matériel roulant provient de «grands» fabricants comme ROCO, JOUEF et FLEISCHMANN. L'accent est mis sur la situation telle qu'elle prévalait au milieu des années 1950.
La commande de ce réseau est encore réalisée en mode analogique, mais plusieurs montages électroniques assurent des accélérations et décélérations progressives, avant et après un arrêt.
Vu sa grande taille et son âge, ce réseau d'exposition n'est pas pourvu d'un bandeau lumineux ni d'un arrière-plan. C'était pratique pour le photographe qui grâce à l'aimable collaboration des membres de RM25 a pu facilement photographier ce réseau des deux côtés.

Guy Van Meroye



NOUVEAU
Le Train NOSTALGIE
Vous aimez les trains des années 1950 à 1990.
Vous aimez les ambiances qui ont marqué votre jeunesse.
Vous aimez les trains que vous avez pris pour partir en vacances.
Vous aimerez
Le Train NOSTALGIE
votre nouveau périodique entièrement dédié à la grande époque du chemin de fer.
Le Train NOSTALGIE 17
ANNIVERSAIRE
LA LIGNE DES CÉVENNES A 150 ANS
Les derniers
Le Train NOSTALGIE
Les nos 1 à 17 sont disponibles, à l'exception du no 2.
Le no 18 sortira fin juillet 2020.
Abonnez-vous ! 4 ouvrages par an 49,50 € franco* au lieu de 59,60 € au numéro
Nom
Prénom
Adresse
C. Postal Ville
Date et signature
Tél. :
E-mail :
Le Train NOSTALGIE - Les chemins de fer de la grande époque
☐ Je m'abonne pour 4 numéros à partir du no ☐ au prix de (*France Métropolitaine uniquement) 49,50 €
☐ Je m'abonne pour 4 numéros à partir du no ☐ au prix de (**Belgique/CE/Suisse) 53,00 €
☐ Je commande «Le Train NOSTALGIE»
no 1☐ 3☐ 4☐ 5☐ 6☐ 7☐ 8☐ 9☐ 10☐ 11☐ 12☐ 13☐ 14☐ 15☐ 16☐ 17☐
au prix unitaire de 14,90 €*/** + Port 7 €** soit ....€
**Autres pays et DOM/TOM, nous consulter SVP
Je règle le montant de ....€
par: ☐ chèque bancaire ou postal ci-joint (France uniquement)
☐ virement bancaire (Crédit Mutuel) - IBAN: FR 76 1027 8017 7000 0197 4264 567 - BIC : CMCIFR2A (zone Euro)
☐ carte bancaire no expire le crypto
Bon de commande à renvoyer à:
Editions Publitrains eurl - CS 80010 - 67660 Betschdorf
Dans la limite des stocks disponibles

1. Divers véhicules contenus dans le coffret «TAC Boulogne - Saint-Raphaël» en H0 de MODELS WORLD.



La boutique des nouveautés

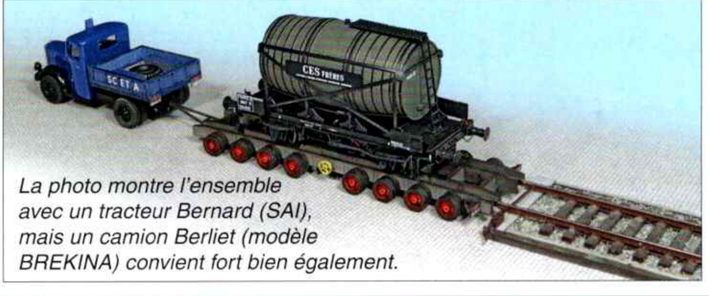


2. Prototype non encore définitif de l'autorail CGC (Compagnie Générale de Construction), en version Etat en H0 de NOVATEUR.

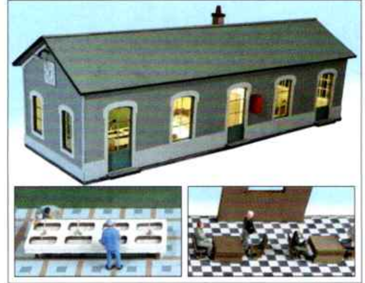


***3. Ci-contre, à gauche)** Fourgons type U en versions M, T et V en H0 d'EPM.*

*4. + 5. **(Ci-dessous, de gauche à droite)** Terminal Ferdom et remorque porte-wagon Arbel avec ses huit essieux et bâtiment de dépôt avec aménagements intérieurs éclairés en H0 de RÉGIONS & COMPAGNIES.*



La photo montre l'ensemble avec un tracteur Bernard (SAI), mais un camion Berliet (modèle BREKINA) convient fort bien également.



6. Wagons à parois coulissantes en livrées CFF + Migros, CFF Cargo et Rail Cargo Austria en N de MABAR.





***7. (Ci-contre, à gauche)** Bel alignement de quatre immeubles urbains en décoration des années 1950, dont deux abritant des commerces et un en ruine à l'échelle N de FALLER.*

Photos : Jean Buchmann/ fabricants

MODELS WORLD

Chez MODELS WORLD vient de paraître en H0 un coffret contenant un TAC (Train Autos-Couchettes) Boulogne - Saint-Raphaël de la fin des années 1960. Il comporte trois voitures-lits (type Y 3887, type Z 3323 avec inscriptions en grec, type F 3804 et trois fourgons porte-autos TA60 STVA en livrée bleue. Pour que la composition soit complète, l'amateur devra ajouter deux voitures UIC B9c9 disponibles chez REE MODELE.

NOVATEUR

Pour le début de l'été, NOVATEUR annonce l'arrivée de l'autorail CGC (Compagnie Générale de Construction), en versions Etat, PLM et SNCF.

EPM

EPM réédite le fourgon type U à l'échelle H0 sous forme d'un set de trois véhicules de services M, T et V.

REGIONS & COMPAGNIES

RÉGIONS & COMPAGNIES commercialise en H0 un bâtiment de dépôt avec aménagements intérieurs éclairés : lavabos, vestiaires et bureau administratif.

Par ailleurs, ce fabricant propose de faire revivre en H0 le service Ferdom, qui permettait d'acheminer des wagons vers des usines non raccordées au fer. Le kit comprend le terminal lui-même, avec son mécanisme de translation des rails, la remorque porte-wagon Arbel, avec ses huit essieux, et enfin en bonus le plateau du tracteur Sceta, avec ses contrepoids.

MABARTREN

A l'échelle N, MABARTREN propose trois sets de deux wagons à parois coulissantes Hbbills-uy en décorations CFF Cargo, Rail Cargo Austria et CFF + Migros.

FALLER

A l'échelle H0, FALLER vient de sortir un haras composé d'un bâtiment principal en briques apparentes et d'une grange du même style mais avec, de plus, du colombage. En N, paraît un ensemble de quatre immeubles urbains des années 1950, dont deux abritant des commerces et un en ruine.

Jean Buchmann/GA



(Ci-dessus) *Camion-pompiers Mercedes-Benz LAF 1113 TLF 16 proposé à l'échelle H0 par BREKINA (réf. 47161).*



(Ci-dessus) *HERPA sort la camionnette Mercedes-Benz Sprinter en livrée «Ambulance de pompiers» à l'échelle H0 (réf. 095037).*



(Ci-dessus) *HERPA commercialise à l'échelle H0 une variante de la Trabant 601 aux couleurs de «RFT - Radio-Télévision» (réf. 095167).*

(Ci-dessous, à droite) *Mercedes-Benz classe G en livrée jaune de la «Poste allemande» en H0 de BUSCH (réf. 51429).*

(Les deux photos ci-contre, à droite) *BUSCH commercialise deux camionnettes DKW 3=6 au 1:87e en livrées différentes : la première bicolore brun foncé et crème avec inscription publicitaire «Café Kuhn» (réf. 40931), la seconde «boîte aux lettres ambulante» en jaune de la «Poste allemande» (réf. 40933).*









(Ci-dessus) *La VW Passat Variant en H0 de BUSCH, proposée en teinte jaune avec bandes rouges est un véhicule de service allemand des télécommunications (réf. 48116).*

(Ci-contre, à gauche) *Dans le domaine des variantes, BUSCH complète son catalogue avec cette remorque jaune en H0 de la «Poste allemande» servant plus spécifiquement à acheminer des journaux et des magazines (réf. 51760).*

(Les deux photos ci-contre, à gauche) *BUSCH sort, toujours au 1:87e, également deux nouvelles variantes du fourgon Robur Garant K 30, celui du haut est dédié à la livraison rapide de café (réf. 51806) et celui du bas est une version vitrée aux couleurs de la «Poste allemande» (réf. 51865).*

(Ci-dessous) *Par l'intermédiaire de BUSCH, la société MEHLHOSE propose en H0 le Multicar M22 équipé d'une grande échelle (réf. 210003402).*

Supplément



Texte : Patricia Schaeffner/GA
Photos : Marc Guilmot/Fabricants





(Ci-contre, à gauche) *Le véhicule 4x4 Land Rover Discovery est disponible en H0 chez BUSCH sous la référence 51931.*



(Ci-contre, à gauche) *Les Forces Françaises de l'Intérieur (FFI) sont le résultat de la fusion, au 1er février 1944, des principaux groupements militaires de la Résistance intérieure française qui s'étaient constitués dans la France occupée. Une des voitures utilisées par les FFI était la Citroën Traction 11A de 1935. SAI commercialise au 1:87e différentes variantes de cette voiture en prenant comme base le modèle (à gauche) avec un équipement gaz de ville (réf. 6180).*

(Ci-dessous) *SAI propose sa Citroën Traction 11A avec inscription FFI à l'échelle H0 (réf. 6170).*



(Ci-dessous) *Citroën Traction 11A avec drapeau français en H0 de SAI (réf. 6171).*



(Ci-dessus) *Toujours chez SAI et à l'échelle H0, la Citroën Traction 11A avec croix de Lorraine et inscription FFI (réf. 6181).*

(Ci-dessous) *Autre variante avec inscription «Les truands» de la Citroën Traction 11A en H0 de SAI, (réf. 6182).*



Nouveautés 2020







Neuheiten 2020

Quality made in Germany

Dépliant disponible chez tous les détaillants spécialisés

Importateur pour la France



Mini-marché mini-marché

Achète tout matériel train Z, N, H0 et 0, même collections complètes. Tél : 06.08.63.55.28
E-mail : claude.bovi@wanadoo.fr

Vends livre rare, «Les chemins de Fer modèles 0 et H0» Giraud-Eymery et J. Falaize 1948, docs et collections d'art TBE 23 x 28 (5), nombreux plans, faire offre sérieuse, couverture couleur par Brenet (Loco-Cheminot), poids supérieur à 1 Kg. - G. Gilles - 21, rue Emmanuel-Philibert - 06300 Nice

---

Vends neufs, BO, jamais roulés, acces. non montés, Rivarossi CC 7121, réf. 1602, 145€, Lima BB 67323, réf 208384, 95 €, Electrotren X 2436, réf. EL 2208, 150 €, LS Models X 3829, réf. LSM10121, 180 €, nombreux wagons et voitures postales, prix cassés, liste fichier excel. A. Soubeyran - Tél : 06.08.33.69.30
E-mail : alain.soubeyran@neuf.fr

Vends coffret Flèche D'or Rivarossi, réf. 3641 avec 3 voitures Flèche D'or, conditions parfaites, dernière production Rivarossi Italie (avant l'acquisition par Hornby), toutes les voitures avec attelages à élongation dernière génération et tampons à ressort, jamais roulés, comme neufs, 210 €, FDP en sus (env. 25 €, selon poste ital.). - M. Pierre
Tél : whatsapp 39.339.393.0693

Recherche voiture Mistral 69 A4 D + UX inox TEE, ép IVb, fourgon réf. 41003 (3) LS Models, CC 40105 et 40107 LS Models en 2 rails CC, CC 1805 SNCB grise bleue LS Models 2 rails CC, Loco 15 SNCB LS Models 2 rails. Merci de laisser message + photos. - J. Serra - 16, rue de l'Eglise - 02460 Troësnes
Tél : 06.37.91.76.82

Vends locomotive à vapeur MTH H0 US 484 Dreyfuss 4-6-4 n°5449 NYC, digital de couleur grise type 232 et roues Boxpok (USA), tout métal, attelage facile entre loco et tender. Livrée en BO avec matériel nécessaire, barre longitudinale sur le tender «N-Y Central». Tél : 06.86.70.29.48 ap 18h30

Vends rails droits Roco Line ballastée, neufs avec embouts amovibles pour vitrine, 39 € les 4, pantographes H0, excellent état, Hag pour CFF Re 4/4, Ae 6/6 ou Re 6/6, 9 €, pièce, Sommerfeldt pour CFF Ae 3/6, Be 4/6 ou Ce 6/8, 15 €, la paire, pompe à eau Noch 12 volts, 9 €, TBE.
Tél : 01.64.37.64.80 ap 19 h
E-mail : jean-marc.minas@laposte.net

Recherche en 0 un autorail X 2800 vert Aunis (uniquement) de Proto Models. Faire offre. - M. Marchand
Tél : 09.81.42.10.74

Vends livres, Histoire de la traction électrique par Y. Machefert-Tassin, F. Nouvion et J. Waimant, tomes 1 et 2, Edit. La Vie du Rail 1980 et 1985, TBE, 30 €, FDP en sus. M. Desquet - 10000 Troyes
Tél : 03.25.73.75.60 / 03.62.01.84.01

Recherche en H0 une locomotive 230T de la petite ceinture, avec cylindres vapeur en tandem, marque Trans Europ, en laiton ou autre, TBE.
Tél : 06.75.90.11.13

Recherche plaque latérale + moustache avant de loco CC 40100 réelle et toutes pièces provenant de 40100 + manuel de réparation origine SNCF, livrets des étapes parcourues. Envoyer photos et laisser message. - J. Serra - 16, rue de l'Eglise - 02460 Troësnes.
Tél : 06.37.91.76.82

Vends Märklin loco lourde pour trains de marchandises série 96 (DRG) réf. 37966, décodeur numérique mfx, nombreuses fonctions, 4 essieux moteur, châssis articulé, réalisation très soignée avec nombreux détails rapportés, NBO, 320 €, à déb.
Tél : 06.86.70.29.48 ap 18h30.

Vends 2 kits Haxo complets, une A1A A1A 62000, 1 800 € et une remorque Decauville, réf. 92001, 400 €, neufs. - Tél : 06.86.00.90.84

Vends Märklin double traction de loco Diesel lourde Alco PA1 avec 5 voitures de grandes lignes aérodynamiques de «Delavare et Hudson» sous «Montréal Limited», décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores, plaques d'immatriculation latérales éclairées, ttes les voitures sont équipées d'un éclairage intérieur intégré de série, voiture de queue équipée d'un feu rouge fin de convoi, voitures alimentées en courant via l'attelage court conducteur de courant de la voiture de queue, long 173,5 cm, éclairage des plaques d'immatriculation latérales, série unique, modèle très soigné prix 580 €, à saisir, édition limitée.
Tél : 06.86.70.29.48 ap 18h30

Vends neufs, BO, jamais roulés, accessoires non montés, Metrop modèle laiton, 2D2 5503, 700 €, LS Models coffret 3 voitures PO réf. 40200, 180 €, Roco 2D2 9126, réf. 62471, 150 €, Pégase Info, matériel et logiciel de pilotage de trains. Faire propositions. - A. Soubeyran.
Tél : 06.08.33.69.30
E-mail : alain.soubeyran@neuf.fr

Vends en H0 3 rails systeme Märklin, 3 RCA, toutes marques, matériel TBE, BO, nombreuses séries limitées. Dans votre demande par E-mail, précisez liste H0 3 RCA.
E-mail : alpestrains@orange.fr

Les écrins

☐ paire(s) d'écrins
- 32,35 € franco (France métrop.)
- 33,85 € franco (CE + Suisse)

Total ______ €

Un rangement optimal pour vos revues !

Le Train

Commandez sur (paiement sécurisé) **www.letrain.com**

Commandez également :

par téléphone 03.88.54.51.03

ou par fax : 03.88.54.48.18

Paiement par carte CB

Les reliures

☐ paire(s) de reliures
- 32,35 € franco (France métrop.)
- 33,85 € franco (CE + Suisse)

Total ______ €

Pour vos écrins choisissez les étiquettes autocollantes.

☐ Spéciaux	☐ Archives matériel	☐ Archives Compagnies	☐ SNCF
☐ Extra	☐ Archives Autorails	☐ Trains de Jadis	☐ Encyclopédie
☐ Atlas	☐ Pratique	☐ Réseau Modèle	☐ Nostalgie
			☐ Super-Réseaux

Pour vos reliures, faites votre choix :

☐ Le Train 1 - 24	☐ Le Train 25 - 48	☐ Le Train 49 - 72	☐ Le Train 73 - 96		
☐ Le Train 97 - 120	☐ Le Train 121 - 144	☐ Le Train 145 - 168	☐ Le Train 169 - 192	☐ Le Train 193 - 216	☐ Le Train 217 - 240
☐ Le Train 241 - 264	☐ Le Train 265 - 288	☐ Le Train 289 - 312	☐ Le Train 313 - 336	☐ Le Train 337 - 360	☐ Le Train 361 - 384

Nom ______

Prénom ______

Adresse ______

CP + Ville ______

Date et signature ______

☐ **Oui, je commande pour un montant total de**

DOM/TOM et autres pays, nous consulter SVP

TOTAL .... €

Je règle

par : ☐ chèque bancaire ou postal ci-joint (France uniquement)

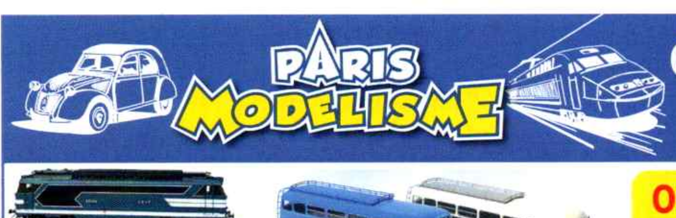
☐ virement bancaire Crédit Mutuel de l'Outre-Forêt
IBAN : FR76 1027 8017 7000 0197 4264 567 - BIC : CMCIFR2A (zone Euro)

☐ carte bancaire n° ______ expire ______ Crypto ______

Editions Publitrains eurl - CS 80010 - 67660 Betschdorf - Tél : 03.88.54.51.03







Grand choix toutes marques, espace Artisans
CONSEILS EN DIGITAL



BB 67400 ANALOGIQUES
DISPONIBLES : 249,9 €

REE - CAR RENAULT R4190 : 39,90 €

Nombreuses NOUVEAUTÉS sur les 4 prochains mois

RÉOUVERTURE

OFFRE DÉCONFINEMENT

- 10%

sur TOUT le MAGASIN

du 11 MAI au 13 JUIN

230 B EST Modèle Montée
Disponible : 1.090 €



A RESERVER
Pacific 231 Ouest-Etat HO
Analogique 775 €
DCC Sound 875 €

51, Rue de Douai - 75009 PARIS - Tél:01.40.36.20.93 - Ouvert du Lundi au Vendredi 10h00 - 19h00 Samedi 10h00 - 18h00

mini-marché mini-marché

Vends en H0, JCR 151A, PLM, Kit laiton neuf, Carmina Y74II, LSL Aut. Renault VH, ABV, ABJ2D2, Ganz, 040TG, Lemaco, N BO, 141R420, 150Z, 150X, Fulgurex 231 K, Metrop 2306353, 040 Riva, CC 7131, Train oublié PO Midi, Etat Nord, PLM, Al. Est, Pacific PLM, Train de France Coul. autrefois, 141 R. - G. Hespel 945, route de Graulhet - LeVivier 81990 Carlus - Tél : 05.63.38.17.53

Vends revues «Le Train» du n° 1 au n° 286, avec toutes les voitures afférentes, état neuf, 1 000 €. Faire offre. Tél : 06.81.25.24.94

Vends autorail AS XADP BDP 4986, parfait état, comme neuf, prix intéressant, 250 €, expéd. collisimo. Ph. Gauthier - Tél : 06.09.76.66.87

Recherche wagon porte vitres, réf. LS Models 15036, 15038, TBE. Faire offre. E-mail : romcat16@orange.fr

Vends livres USA Express, du Florida Spécial à l'Union Pacific en train à la découverte de l'Amérique, édit. Ouest France, 200 p., 10 €, Portrait de locomotives, photos de locos de trains forestiers de Kinsey photographe, 140 p., 7 €, les 2 livres, 14 €, photos disponibles, TBE, FDP en sus. - D. Poux - Tél : 07.67.37.82.59 E-mail : dany.poux@bbox.fr

---

Vends CC 6553 Vert Tab, 350 €, CC 6509 Tab, 250 €, 231G276, Club Jouef, 200 €, BB 9211 VB 2R, 110 €, 2CC AEI Metrop, BO, 950 €, 43486 BB 4600 Roco, 110 €, 62612 BB 907 Roco, 100 €, 43487 BB 20000, Roco, 120 €, 4167ABB 10004 Roco, 100 €, 44052 cof. (4), voit. anc. Roco, 90 €, 44012 cof. (4), voit. Est Roco, 150 €, 2D2 5546 RMA, 200 €, 45107 fourg. UIC Roco, 40 €, + 10 €, port, + lot Tri-Ang, Hornby Acho, Märklin + divers «Le Train Spécial». Tél : 02.51.72.04.90

Vends, échange en N loc. vap. Arnold 130T réf. 2287, 232TC réf. 2271, réf. 0422516, T3 réf. 0222, Fleisch réf. 6659, 020T réf. 7000, T9130T9 réf. 7031, Autorail Arnold Kittel réf. 2923, Minitrix 130 T 9 réf. 6659, DR 9830 réf. 12015, Minitrix Diesel réf. 2026, Atlas 030T réf. 2190. - J. Jouvenel - 16, rue Lamothe 69007 Lyon - Tél : 06.31.39.91.21

Vends autorail Roco «Bleu d'Auvergne» Roco X 2807, cause arrêt collection, détaillage, TBE, 175 €, expéd. par collissimo. - Ph Gauthier Tél : 06.09.76.66.87

Vends très belle loco Coupe-Vent du PLM Fulgurex, en 0, très bon fonctionnement, sans BO, mais dans beau coffret bois, 3 000 €, TBE. - Tél : 06.48.58.71.14

Recherche Lematec X 2458 ou X 2403 en 0. - Tél : 06.41.56.92.44

Vends voit. en 0, Guillermet, TBE, BO, wag. transport Auto métal, Rivarossi, tombereau, Lima, voit. SNCF, Capitole, resto, wagon couvert, matériel en N, loc. USA 141, 3 wagons, revue Escarbille de CAV, 40 N°, encyclo. Train Jouet Fr., Jouef, Train de l'enfance, Train Jadis, Est, Ouest, 140C , X 3800. - G. Hespel 945, route de Graulhet - LeVivier 81990 Carlus - Tél : 05.63.38.17.53

Vends revues «Le Train», Loco Revue RMF et autres et fournitures. Envoie liste sur demande. - A. Berniere 5, Impasse Le Barbié - 81710 Saïx

---

Recherche. wagon UIC-ORE «STEF», de R37, réf. R37-073005, ép. IV, en 0, neuf ou en excellent état. Faire offre. - Tél : 05.55.31.02.73

Vends chasse-neige Pocher SBB CFF réf. 180, TBE, 40 €, port en sus. D. Ponroy - Tél : 06.08.06.76.74

MINI-MARCHE - MINI-MARCHE - MINI-MARCHE - MINI-MARCHE

Pour vos petites annonces, veuillez utiliser la présente grille* et la retourner accompagnée de votre règlement à l'adresse ci-dessous.

GRATUIT**
jusqu'au 30 juin 2020

Nom

Prénom

n°, adresse exacte (Rue, Place, Av., Bd...)

résidence, bâtiment, escalier

Code postal - Ville

Règlement par :

- ☐ chèque bancaire ci-joint
- ☐ chèque postal ci-joint
- ☐ virement postal (CCP Strasbourg 1 841 74 Z036)

A

le

Signature

****Annonce privée sauf domiciliation à la revue.**

Annonce commerciale : 17 € les 5 lignes, 30 € les 10 lignes.

Domiciliation à la revue : 20 € par parution

Ces prix s'entendent TVA 20 % comprise

*Une lettre, un signe ou un intervalle par case. Veuillez écrire très lisiblement.

A renvoyer à :

Editions Publitrains eurl
18, rue du Dr Deutsch - CS 80010
F 67660 Betschdorf

MAURIENNE-TRAINS SARL

☺ ☺ ☺ **www.maurienne-trains.com** ☺ ☺ ☺

Magasin d'Epierre

Rue de la Lauzière 73220 Epierre

Ouvert tous les jours du lundi au vendredi :
9 h 30 - 12 h 00 / 14 h 30 - 18 h 00.
samedi : 9 h 30 - 12 h 00 / samedi après-midi sur rendez-vous.

Tél : 04 79 36 26 08 Fax : 04 79 44 35 91

e-mail : info@maurienne-trains.com

Sortie N° 25 de l'autoroute A43 Chambéry / Turin.

Magasin Sathonay Modélisme

31 Boulevard Castellane 69580 Sathonay-camp

Ouvert au public du mardi au vendredi uniquement les après-midi :
14 h 30 - 19 h 00
Les matinées sont réservées aux commandes par téléphone entre 10 h 30 et 12 h 30.
samedi ouvert : 9 h 45 - 12 h 30 / 14 h 30 - 18 h 00

Tél : 04 78 23 88 71 Fax : 04 78 23 88 42

situé au nord du centre-ville de Lyon, à environ 20 minutes en auto,
nombreux stationnements gratuits ;
Bus lignes N° 9 ou 33 ou 77 ; par le train arrêt en gare de "Sathonay-Rillieux".

Important : le site Internet maurienne-trains.com présente en ligne uniquement les stocks disponibles au magasin d'Epierre. Nous avons en stock au magasin de Sathonay-camp beaucoup d'autres articles qui ne sont pas affichés sur le site Internet, pour plus d'informations, merci de téléphoner au 04 78 23 88 71 ou venez nous rendre visite à Sathonay Modélisme.

SPECIALISTE DE LA VENTE PAR CORRESPONDANCE ; TOUS NOS MODELES SONT TESTES AVANT EXPEDITION ; CONDITIONS DE VENTE :
Minimum de commande 20 € de marchandises, frais de port et d'emballage 9,00 € en colissimo suivi (sauf catalogues nous consulter avant de commander), port gratuit à partir de 159 € d'achat (sauf coffrets de départ) valable en France métropolitaine et la Corse, pour les Dom Tom et l'étranger nous consulter, emballage soigné, expédition rapide dans la limite des stocks disponibles.
Paiement chèques (libellés à l'ordre de Maurienne Trains) ou cartes bancaires. Facilités de règlement sans frais par chèques uniquement : 3 fois à partir de 150 € et 4 fois à partir de 300 €.
Les tarifs en Euros ci-dessous sont valables pour le mois en cours (sauf erreurs typographiques ou en cas de changement de tarif de nos fournisseurs), NOUS CONSULTER AVANT TOUTE COMMANDE.
Les articles présentés ci-dessous sont un extrait du stock de Sathonay Modélisme, s'ils ne figurent plus sur le site Internet (stock d'Epierre), ils peuvent encore être disponibles au magasin de Sathonay.

Information clients : le magasin SATHONAY MODELISME a été complètement réaménagé afin de respecter les distanciations sociales actuellement en vigueur. Tant qu'il sera nécessaire de nous protéger mutuellement, nous vous remercions de ne pas venir au magasin accompagné et de respecter les consignes qui seront affichées à l'entrée du magasin. Afin de mieux vous servir et de limiter les temps d'attente, merci de nous prévenir de votre venue 48 h à l'avance par email uniquement à l'adresse suivante : sathonaymodelisme@wanadoo.fr

MINITRIX N :

15931* W. trémie à essieux brun DB ép. IV 39,95 €
16006* BB15061 Arzens SNCF ép. IV 209,95 €
16704* BB567545 Multiservices SNCF 179,95 €
11142* (b) Coffret de départ Digital "SNCF ép. V" : 1 loco. BB22200 Multiservices SNCF + 1 wagon bâché Rils + 1 wag. plat avec 2 conteneurs Renault + 1 centrale Mobile Station + 1 amplicateur + 1 convertisseur + 1 ovale de rails 299,00 €
(b) pour la VPC + 15 € de port assurance incluse.

HOBBYTRAIN N :

H3078.1* Loco. G1700 Colas Rail 103 149,00 €
H3078.2* Loco. G1700 Colas Rail 104 149,00 €



H3079.1* Loco. G1700 Europorte 1040 149,00 €
H3079.2* Loco. G1700 Europorte 1042 149,00 €

Mikadotrain N distribution REE :

Les locomotives Diesel BB75000 ép. V-VI :
NW104* BB75008 TSO ép. V-VI 169,00 €
NW105* BB75019 TSO ép. V-VI 169,00 €
NW106* BB75034 Infra SNCF ép. V-VI 169,00 €
NW107* BB675032 Infra SNCF ép. V-VI 169,00 €
NW108* BB75333 Intercités SNCF 169,00 €
NW109* BB75341 Intercités SNCF 169,00 €
NW111* BB75043 VFLI ép. V-VI 169,00 €
NW112* BB475058 Fret SNCF ép. V-VI 169,00 €
RGP SNCF livrée rouge TEE ép. III :
NW130* X2778 + XR7778 Lyon Vaise 244,95 €
NW131* X2773 + XR7773 Noisy SNCF 244,95 €
RGP livrée verte SNCF ép. III :
NW132* X2722 + XR7722 Metz Sablons 244,95 €
NW133* X2737 + XR7732 Batignolles 244,95 €
Les wagons trémies EX T1 ép. IV-VI :
(en stock au magasin Sathonay Modélisme)
NW113* Wagon EX Colas Rail ép. V-VI 35,00 €
NW114* Wag. EX Euro Cargo Rail ép. V-VI 35,00 €
NW115* Wag. EX Simotra SNCF ép. IV-V 35,00 €
NW116* Wag. EX Arbel Fer SNCF ép. IV 35,00 €
NW117* Set 3 wag. EX Colas Rail ép. V-VI 99,00 €
NW118* Set 3 wag. Euro Cargo R. ép. V-VI 99,00 €
NW120* Set 3 w. Arbel Fer / CRFF SNCF 99,00 €

ARNOLD N :

HN6433* Wagon frigo. STEF SNCF ép. IV 25,95 €
HN6393* Wagon citerne à bogies gris / jaune transport de souffre SNCF ép. V-VI 29,90 €



HN6394* Wagon cit. Algéco SNCF ép. V-VI 29,90 €
HN6395* Wag. cit. Ermewa SNCF ép. V-VI 29,90 €
HN6396* Wagon cit. BASF SNCF ép. V-VI 29,90 €
HN6397* Coffret 6 wagons citernes à bogies SNCF, Marcel Millet, Tiphook Rail, Ermewa Sati, Rhône Poulenc, Simotra-Solvay, SNWR ép. V-VI 139,90 €
HN6439* Set 2 wag. couverts Gbs brun FS 56,95 €
HN6440* Set 2 wagons céréaliers Unicopa (1 face bombé + 1 face plane) SNCF ép. IV 49,90 €
Attention, les réf. avec une étoile (*) stock limité

L.S. MODELS HO :

BB15000, BB7200 et BB22200 SNCF en stock et toujours un grand choix de références sur nos rayons, disponibilités nous consulter, merci.
Les voitures Corail VSE SNCF ép. IV-VI :



40366* Voit. A9u logo SNCF UIC ép. IV 68,95 €
40367* Voit. A9u SNCF nouille ép. Va 68,95 €
40368* Voit. A9u SNCF casquette ép. V 68,95 €
40369* Voit. Corail + A9u SNCF casquette 68,95 €
40370* Voit. A9u SNCF carmillon ép. VI 68,95 €
40371* Voit. B9u SNCF casquette ép. V 68,95 €
40372* Voit. Corail + B9u SNCF carmillon 68,95 €
40373* Voit. A9u logo SNCF UIC ép. IV 68,95 €
40374* Voit. Corail + A9u SNCF carmillon 68,95 €
40375* Voit. Corail + B9u SNCF casquette 68,95 €
Les voitures lits type Z CIWL ép. II à V, pour d'autres réf. en CIWL nous consulter :
49211* Voiture Zo livrée 1930 CIWL ép. II 89,95 €
49213* Voiture ZT livrée 1935 CIWL ép. II 89,95 €
49214* Voiture Z3 livrée 1956 CIWL ép. IIIc 89,95 €
49217* Voiture Zo livrée 1968 CIWL ép. IVa 89,95 €
49218* Voiture Zo livrée 1968 CIWL ép. IV 89,95 €

REE HO :

Comme le programme de nouveautés annoncé chez REE pour l'année 2020 est très important, merci de faire vos réservations à l'avance.
Les autorails VH SNCF série 1 & 2 :
MB112* X2332 ex-Etat Montluçon ép. III 239,00 €
MB113* X2308 ex-Etat La Rochelle ép. III 239,00 €
MB115* X2044 ex-AL Avignon ép. III 239,00 €
MB117* X2116 ex-PLM Montluçon ép. IIIa 249,00 €
MB118* X2326 ex-Etat Batignolles ép. IIIa 249,00 €
MB119* X2114 ex-PLM Lyon-Vaise ép. IIIa 249,00 €
Versions en Digital son, nous consulter, merci.
Les voitures OCEM RA série 1 à réserver :
VB265* V. OCEM RA C9yfi verte PLM ép. II 62.95 €
VB269* Set 3 voitures OCEM à rivets apparents vertes A3B5myfi + 2 x B9myfi verte PLM ép. III 184,95 €
VB270* Voiture B4Dmyfi verte SNCF ép. III 62.95 €
VB271* Voiture B9myfi verte SNCF ép. III 62.95 €
VB272* Voiture B4D verte SNCF ép. IV 62.95 €
VB273* Voiture A3B5 verte SNCF ép. IV 62.95 €
Les wagons tombereaux OCEM 29 :
WB476* Set 2 tombereaux A+B AL ép. II 69,95 €
WB477* Set 2 tombereaux B PLM ép. II 69,95 €
WB478* Wag. tombereau type B PLM ép. II 37,95 €
WB479* Set 2 tomber. A+B SNCF ép. III 69,95 €
WB480* Set 6 tomber. A+B SNCF ép. III 186,95 €
WB481* Set 2 tomber. A+B SNCF ép. III 69,95 €
WB482* W. tombereau type B SNCF ép. III 37,95 €
WB483* W. tombereau type A SNCF ép. III 37,95 €
WB484* W. tombereau type B SNCF ép. III 37,95 €
Les wagons frigorifiques TP série 1:
WB529* Wagon TP frigo PO ex-USA ép. II 45,95 €
WB530* Wagon TP frigo origine PO ép. II 45,95 €
WB531* Wagon TP frigo origine ETAT ép. II 45,95 €
WB532* Wagon TP frigo PLM ép. II 45,95 €
WB534* W. TP frigo trap. à glace PO ép. II 45,95 €
WB535* Wag. TP frigo STEF. SNCF ép. III 45,95 €
WB536* Wagon TP frigo STEF SNCF ép. III 45,95 €
WB538* Wagon TP frigo STEF SNCF ép. III 45,95 €
WB539* Wagon TP frigo STEF SNCF ép.III 45,95 €
WB540* W. TP frigo DR-USSR Zone ép. III 45,95 €

MÄRKLIN HO :

39213* Locomotive Diesel Br213 jaune DBG ép. VI série limitée Mfx Digital Sonore 339,95 €
39214* Locomotive Diesel Br212 Colas Rail ép. VI Mfx Digital Sonore 308,90 €
43281* Voiture Corail 1ère SNCF ép. IV 59,90 €
47102* Set 2 wag. bâchés Ermewa SNCF 87,95 €
47103* Set 3 wagons "Colas Rail" ép. V-VI 114,90 €
47218* Set 2 wag. bâchés gris SNCF ép. VI 72,95 €
48794* Wagon plat + blindé à 6 roues DB 64,95 €

PIKO HO :

58654* Set 2 voit. Corail TER Bourgogne 109,00 €
58959* Wagon bâché Mercitalia FS ép. VI 38,95 €
97073* Voit. Corail B11tu grise TER SNCF 52,00 €
97074* V. Corail B10tu TER Centre SNCF 52,00 €
97087* Wag. couvert Gs Fret SNCF ép. IV 35,95 €
97088* Wagon bâché Shimms Fret SNCF 35,95 €
97090* Voit. Corail+ B11tu SNCF ép. VI 55,00 €
97091* Voit. Corail Vtu Languedoc R. SNCF 55,00 €
97093* Voit. Corail 2ème Aqualys SNCF 55,00 €
97096* Wag. silo Uacns EVS SNCF ép. VI 55,95 €
97097* Wag. ranchers transport bois SNCF 63,95 €



97764* Loco. Vossloh G1206 TSO ép. VI 159,95 €
97764.2* Loco. Vossloh G1206 TSO ép. VI 159,95 €
Automotrices électriques Z2 SNCF :
96415* Z7501 bleu/Inox TER SNCF ép. VI 299,00 €
96433* Z7501 bleu/Inox TER 2 r. Dig. Son 419,00 €
Les nouvelles loco. Diesel françaises ép. VI :
96470* BB460050 Fret SNCF ép. VI 199,00 €
96471* BB460050 Fret SNCF 2 r. Dig. S. 329,00 €
96473* BB660164 Infra SNCF ép. VI 199,00 €
96475* BB60000 e-génie ép. VI 199,00 €
96476* BB60000 e-génie 2 rails Dig. S. 329,00 €
96477* BB60000 ETF ép. VI 199,00 €
96478* BB60000 ETF 2 rails Dig. S. 349,00 €
96479* BB460054 Fret SNCF ép. VI 199,00 €
96480* BB460054 Fret SNCF 2 r. Dig. S. 349,00 €
96481* BB460086 Fret SNCF ép. VI 214,95 €
96482* BB460086 Fret SNCF 2 r. Dig. S. 359,00 €

NOREV HO :

Autres références disponibles, nous consulter.
150953* Citroën Méhari verte 1983 9,50 €
159926* Camion Citroën U11 crème 1935 8,95 €
159927* Citr. U11 gris "Ramonage Bertrand" 8,95 €
471712* Peugeot 205GTI blanche 1984 8,95 €
471716* Peugeot 205GTI 1.9 rouge 1987 9,50 €
472414* Peugeot 204 bleu pervenche 1966 9,50 €
474337* Peugeot 403 cabriolet noir 8,95 €
510086* Renault 4 GTL gris métallisé 1987 9,50 €
510523* Renault 5 bleu ciel 1972 8,95 €
510524* Renault 5 Turbo rouge métal. 1980 8,95 €
513214* Renault 4cv Police pie 1955 8,95 €
517816* Alpine R. A110 bleu métal 1973 9,50 €
518561* Renault 1000 kg gris 1953 9,50 €
518577* Renault Galion citerne Total 19,95 €
518582* Renault Galion 1963 La Meuse (a) 19,95 €
518583* Renault Galion Vins Renard (a) 19,95 €
530262* Bus Iveco LE2014 Car du Rhône 23,95 €
530263* Bus Iveco LE2014 TCL C6 (Lyon) 23,95 €
574116* Matra Bagheera jaune 1975 8,95 €
(a) l'abus d'alcool est dangereux pour la santé, à consommer avec modération.

ROCO HO :

56172* Wag. frigorifique STEF SNCF ép. III 16,90 €



62144* 150 X 5 noire SNCF ép. III 289,95 €
66381* Wag. couvert IJ brun foncé SNCF 24,90 €
67570* W. couvert Interfrigo / Spar FS ép. V 34,90 €
72166* 232 TC 415 noire SNCF ép. III 279,90 €
72167* 232 TC 415 SNCF 2 r. Dig. Son 379,00 €
72808* Chasse-neige SNCF 2 r. Dig. Son 449,90 €
73004* CC72085 bleu SNCF ép. IV 209,90 €
73005* CC72085 bleu SNCF 2 r. Dig. S. 294,90 €
73396* BB9278 Capitole SNCF ép. III 189,00 €
73397* BB9278 Capitole SNCF 2 r. Dig. S. 279,90 €
73865* BB26057 livrée Carmillon SNCF 199,00 €
73866* BB26057 Carmillon 2 r. Dig. Son 279,00 €
74530* Voiture Corail A10tu SNCF ép. IV 57,90 €
74531* Voiture Corail A10rtu SNCF ép. IV 57,90 €
74532* Voiture Corail B11tu SNCF ép. IV 57,90 €
74533* Voiture Corail B11rtu SNCF ép. IV 57,90 €
74534* Voiture Corail B10tu SNCF ép. IV 57,90 €
74535* Voit. Corail B5rtux bar SNCF ép. IV 57,90 €
76178* Set 3 wag. trémies Tds bruns SNCF 89,95 €
76443* Wagon bâché Fret SNCF ép. V 28,40 €
76453* W. bâché Rils Vittel SNCF ép. IV-V 35,90 €
76470* Wagon bâché Rils B-Cargo SNCB 35,90 €

JOUEF par HORNBY HO :

Les autorails X2400 toit crème et toit rouge en stock, disponibilités nous consulter.
HJ2079* BB508618 En voyage SNCF 209,95 €
HJ2351* 141R463 charbon noire Véniss. 269,00 €
HJ2352* 141R995 fuel noire Vénissieux 269,00 €
HJ2355* CC65516 verte SNCF ép. IV 189,95 €
HJ4111* Voit. Dev inox 1ère SNCF ép. IV 41,95 €
HJ4112* V. Dev AO B10 verte SNCF ép. IV 41,95 €
HJ6153* Set 2 wagons couverts K4 bruns foncés Provence Express SNCF ép. III 69,95 €
HJ6156* Set 2 wagons céréaliers à parois bombées Unifrex et Arbel-rail SNCF ép. IV 75,95 €
HJ6159* W. céréalier Cooperl arc atl. SNCF 38,95 €
HJ6163* Wagon couvert Habils SNCF 35,00 €
HJ6164* Wag. couvert Bagages Exp. SNCF 28,95 €
HJ6166* Set 2 wagons couverts Gss4-02 bruns 2 tons Aquitaine Express SNCF ép. IV 58,95 €
HJ6173* W. citerne à bogies Simotra SNCF 35,00 €
HJ6176* Wag. plat Remms + tôles SNCF 39,95 €
HJ6177* Wag. plat Remms + tôles SNCB 39,95 €
Les voitures Mistral 69 "Cisalpin TEE" ép. IV :
HJ4122* Set 3 voit. A8u + A8tu + A4Dtux 149,95 €
HJ4123* Set 3 voitures A8u + A8tu + Vru 149,95 €
HJ4124* Voiture inox Mistral 69 A8u TEE 49,95 €
HJ4125* Voit. inox Mistral 69 A3rtu bar TEE 49,95 €
Les voitures lits Lx avec éclairage intérieur :
HJ4128* Voiture lits Lx CIWL ép. III 67,95 €
HJ4129* Voiture lits Lx CIWL ép. IV 67,95 €

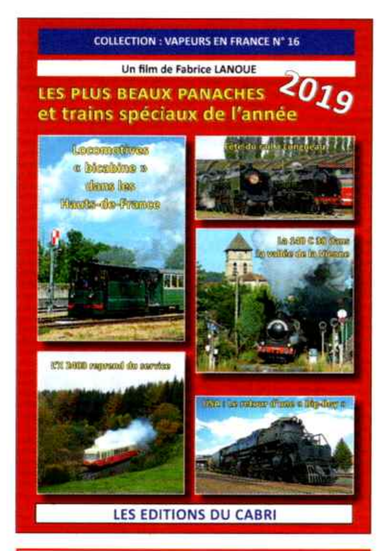
TRIX HO :

22842* Locomotive Diesel Br212 Colas Rail ép. VI Mfx Digital Sonore 308,90 €



22922* Loco. G2000 SNCF Mfx Dig. Son 329,95 €
24168* Set 3 wagons trémies jaunes DBG 114,95 €

Toutes les nouveautés et nos promotions sont sur notre site Internet : www.maurienne-trains.com

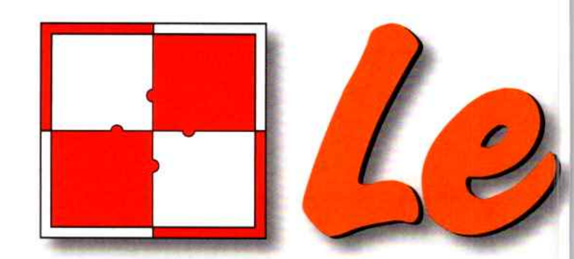


NOUVEAUTE

Vidéot

Ces DVD sont livrables dans la limite de nos stocks et/ou sous réserve de livraison par les fabricants.

LES PLUS BEAUX PANACHES 2019
Dans ce DVD, Fabrice Lanoue vous emmène à la découverte des plus beaux panaches et trains spéciaux 2019 (dont la «Big Boy»...).
LE CABRI - Archives - 80 min.
Prix : 30 € - Franco de port !



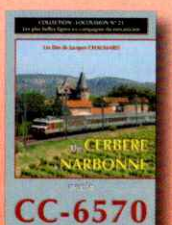
A présent, les Editions du Cabri vous proposent un pack de deux DVD consacrés à «La ligne du Saint-Gothard». De Lugano à Biasca, le trafic est dense et varié, le nouveau tunnel du Monte Ceneri n'étant pas encore en service. Puis, vous monterez jusqu'à Airolo par l'ancienne ligne du Saint-Gothard. Le gros du trafic passant par le tunnel de base, vous aurez tout loisir d'admirer les paysages féériques des Alpes suisses...



LES CC 6500/21000
Ce film retrace la fabuleuse carrière de la plus mythique des locomotives électriques françaises, la CC 6500 et des quatre bicourant CC 21000.
LE CABRI - LVD 24 - 2 DVD 160 min.
Prix : 35 € - Franco de port !



LA LIGNE DES CAUSSES À BORD DE L'AUBRAC
Béziers - Millau - Neussargues, un superbe voyage avec l'autorail X 73639.
LE CABRI - LVS 37
Durée : 225 min.
Prix : 49 € - Franco de port !



CERBERE - NARBONNE AVEC LA CC 6570
Ce film retrace le voyage spécial 22440, Cerbère - Perpignan - Narbonne, dont la traction a été confiée à la CC 6570.
LE CABRI - LVS 21
Durée : 75 mn
Prix : 30 € - Franco de port !



NEUCHATEL - TRAVERS - LES VERRIERES
L'automotrice «L'Etincelante» de l'association RVT Historique nous conduit de Neuchâtel aux Verrières, à la découverte de l'artère ...
LE CABRI - Locovision.ch6
Prix : 25 € - Franco de port !
Locovision.ch 6 + 7 (les deux) :
Prix : 35 € - Franco de port !

Bon de c

Pour compléter ma collection

CABRI - DVD

CABRI Vidéo Rail Evasion

- ❑ CABRI VRE 2 - Trains d'îles (Corse, Sardaig., Sicile) épuisé
- ❑ CABRI VRE 3 - Les Chemins de Fer de Provence 30,00 €
- ❑ CABRI VRE 4 - L'Espagne épuisé
- ❑ CABRI VRE 13 - La Grande-Bretagne 39,00 €
- ❑ CABRI VRE 14 - En train au Tibet épuisé
- P ❑ CABRI VRE 15 - La Suisse ferroviaire 3 PROMO 25,00 €
- ❑ CABRI VRE 17 - La Suisse ferroviaire 4 (le Chablais) épuisé
- ❑ CABRI VRE 19 - L'Autriche en voie étroite 30,00 €
- ❑ CABRI VRE 20 - Les trains des Balkans 25,00 €
- P ❑ CABRI VRE 21 - La Suisse ferroviaire 5 (FO) PROMO 25,00 €
- P ❑ CABRI VRE 22 - Le train de l'Erythrée PROMO 25,00 €
- P ❑ CABRI VRE 23 - Le Glacier Express 6 PROMO 25,00 €
- P ❑ CABRI VRE 25 - L'Allemagne à toute vapeur 1 les deux
- P ❑ CABRI VRE 26 - L'Allemagne à toute vapeur 2 } 49,00 €
- P ❑ CABRI VRE 27 - Les trains des Balkans 2 25,00 €
- P ❑ CABRI VRE 28 - La Suisse ferr. 8 (Coire - Tirano) PR. 25,00 €
- ❑ CABRI VRE 29 - La Nouvelle Zélande (105 minutes) 35,00 €
- ❑ CABRI VRE 30 - Cuba à toute vapeur (2 DVD-110 min.) 35,00 €
- ❑ CABRI VRE 31 - Argentine et Pérou (2 DVD-100 min.) 30,00 €
- P ❑ CABRI VRE 30 + 31 - Cuba, Argentine, Pérou (4 DVD) 49,00 €
- ❑ CABRI VRE 32 - Madagascar (52 mn) 30,00 €
- ❑ CABRI VRE 33 - Les trains du Maroc (68 mn) 30,00 €
- ❑ CABRI VRE 34 - Les trains des Pays-Bas (90 mn) 30,00 €
- ❑ CABRI VRE 35 - Les trains du Jura (80 mn) 30,00 €
- ❑ CABRI VRE 36 - Vapeur d'Asie 1 (2 DVD 150 mn) 30,00 €

CABRI Locovision.ch

- CABRI LVS.ch Bern - Neuchâtel (50 mn)
- CABRI LVS.ch Fribourg - Bern - Thun (62 mn)
- CABRI LVS.ch Interlaken - Bern - Zweisimmen (70 mn)
- P ❑ CABRI LVS.ch les 3 films SUPER PROMO 49,00 €
- ❑ CABRI LVS.ch 4 Luzern - Langnau - Bern 25,00 €
- ❑ CABRI LVS.ch 5 Luzern - Stans - Engelberg 25,00 €
- ❑ CABRI LVS.ch 6 Neuchâtel - Travers - Les Verrières 25,00 €
- ❑ CABRI LVS.ch 7 Travers - Fleurier - Buttes 25,00 €
- P ❑ CABRI LVS.ch les 2 films 6 + 7 SUPER PROMO 35,00 €
- N ❑ CABRI LVS.ch 8 La ligne du Saint Gothard 35,00 €

CABRI Locovision

- ❑ CABRI LVS 3 Besançon-La Chaux-de-F.(X2878) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 6 Fos-sur-Mer - Lyon (CC6523) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 7 Autun - Avallon en X4702 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 9 Clermont-Fd-Capdenac (X4208) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 10 Charleville-Paris (BB15064) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 11 Paris-Mulhouse (CC72177) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 12 Marseille-Gap (X72500) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 13 Limoges-Angoulême (X2800) 30,00 €

Report ________

- ❑ CABRI LVS 17 Charleville-M - Givet (X4433) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 18 Capdenac - Brive - Lim. (X4200) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 19 Veynes - Livron (X 2403) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 20 Dijon - Nevers (BGC 81479/80) épuisé
- ❑ CABRI LVS 21 Cerbère - Narbonne (CC 6570) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 22 Marseille - Paris (TGV) PROMO 25,00 €
- ❑ CABRI LVS 25 Bruxelles-Lille-Londres Blu-Ray 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 26 Reims-Laon-Amiens en X 4719 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 27 Argonne et Lorraine en Picasso 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 28 Strasbourg - Paris à gr. vitesse 25,00 €
- ❑ CABRI LVS 29 Toulouse - Lourdes en (CC 6570) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 30 + 31 Epinal - S-Dié - Molsheim en «Caravelle X 4395» les deux DVD épuisé
- ❑ CABRI LVS 32 Marseille - Toulon - Les Arcs 25,00 €
- ❑ CABRI LVS 33 Les Arcs - Cannes - Nice 25,00 €
- ❑ CABRI LVS 32 + 33 les deux DVD 39,00 €
- ❑ CABRI LVS 34 Nîmes - Le Grau du Roi/Alès - B. 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 35 Morez-Andelot, Morez-St-Claude. 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 36 La ligne de la Tarentaise (90) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 37 Ligne des Causses-Aubrac (225) 49,00 €
- ❑ CABRI LVS 38 Vallorbe - Frasne (65) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 39 Marseille-Arenc - Fos-Cosoul (90) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 40 Nice - Puget - Annot - Digne (180) 39,00 €
- ❑ CABRI LVS 41 Turin - Chambéry en TGV (120) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 42 Veynes-Grenoble en «Caravelle» 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 43 St-Jory - Hourcade avec la 75106 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 44 Vintimille-Nice (36000 Thello) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 45 Niort-Bordeaux (75106 Régiorail) 34,00 €
- ❑ CABRI LVS 46 St-Jory - Figeac (66224 Régiorail) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 47 CFCorse en AMG 800 (1) (165) 32,00 €
- ❑ CABRI LVS 48 CFCorse en AMG 800 (2) (165) 32,00 €
- P ❑ CABRI LVS 47 + 48 Corse en AMG 800 (1+2) (330) 52,00 €
- ❑ CABRI LVS 47/48 Corse en AMG 800 (1+2) (330) BluRay 62,00 €
- ❑ CABRI LVS 49 Vallorbe-Dijon (36012 Thello) (75) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 50 Chamonix - Montenvers (70) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 51 Tramway du Mont-Blanc (80) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 52 Brive-Aurillac (2 Class 66000) (130) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 53 Bagnac-Aurillac (72) 30,00 €
- ❑ CABRI LVS 54 Paris-Amiens (68081) (90) 30,00 €

CABRI LOCOVIDÉO DVD

- ❑ CABRI LVD 7 Les Class 37 20,00 €
- ❑ CABRI LVD 8 Les CC65000/65500 30,00 €
- ❑ CABRI LVD 9 Les locomotives à vapeur 141 R 30,00 €
- ❑ CABRI LVD 10 Les autorails SNCF RGP - X2700 30,00 €
- ❑ CABRI LVD 11 Les X4300/4500 «Caravelle» 30,00 €
- ❑ CABRI LVD 14 BB 66000 30,00 €
- ❑ CABRI LVD 17 La saga des BB «Jacquemin» (85 mn) 35,00 €
- P ❑ CABRI LVD 18 Les X 2800 - Une carrière exemplaire + CABRI LVD 19 Les X 2800 - Tourisme et Patrimoine 45,00 €

Report ________

A commander chez :

Publitrains eurl - 18, rue du Dr Deu





La ligne du Saint-Gothard
Ce film vous invite à (re)découvrir la ligne du Saint-Gothard - Lugano - Bellinzona - Erstfeld **(deux DVD)**
LE CABRI - Locovision.ch 8 - 150 min.
Prix : 35 € - Franco de port !

NOUVEAUTE

ommande

nvoyez-moi les DVD suivants :

- ❑ CABRI LVD 20 Les 141 TB de l'Est (100 mn) 30,00€
- ❑ CABRI LVD 21 Les BB 67000/A1A A1A 68000 35,00€
- ❑ CABRI LVD 22 Les BB 7200/15000/22200 (78 mn) 30,00€
- ❑ CABRI LVD 23 Les CC 72000/72100 (70 mn) 30,00€
- ❑ CABRI LVD 24 Les CC 6500/21000 (160 mn) 35,00€
- ❑ CABRI LVD 25 Autorails légers (FNC-U150-CFD-A2E) 30,00€
- ❑ CABRI LVD 26 Les autorails X 2100 et 2200 (75) 30,00€
- ❑ CABRI LVD 27 Vapeurs-tenders 141 TA et TC (62) 30,00€
- ❑ CABRI LVD 28 Vapeurs-tenders 141 TC et TD (75) 30,00€
- ❑ CABRI LVD 29 Les «Pacific» Etat (75 mn) 30,00€
- ❑ CABRI LVD 30 Les BB Alsthom (80 mn) 30,00€

CABRI Archives ferroviaires

- ❑ CABRI Les archives du B.A. (65 mn) 30,00€
- ❑ CABRI Paris-Banlieue 1960-1980 (63 mn.) 30,00€
- ❑ CABRI Les archives des trains suisses - 1 (80 mn) 34,00€
- ❑ CABRI Balade pour un Chemin de fer 30,00€
- ❑ CABRI L'extraord. histoire de la ligne Nice - Coni 30,00€
- ❑ CABRI Souvenirs de Lozère 30,00€
- ❑ CABRI Mémoires de tacots 30,00€
- ❑ CABRI Les CFTA de Franche-Comté (73 mn.) 30,00€
- ❑ CABRI 141 R - Les dernières années (120 mn.) 39,00€
- ❑ CABRI Les derniers tortillards 2 DVD (120 mn.) 34,00€
- ❑ CABRI Balade en Picasso (75 mn.) 30,00€
- ❑ CABRI Vapeurs 1960 (68 mn.) 30,00€
- ❑ CABRI Les archives tramways - 1950-1970 (80 mn) 30,00€
- ❑ CABRI Les Chemins de fer de Provence (80 mn) 30,00€
- ❑ CABRI Vapeurs 1960 2 (65 mn.) 30,00€

CABRI Vapeurs en France

- ❑ CABRI VEF3 Les plus beaux panaches 2005 épuisé
- ❑ CABRI VEF5 Les plus beaux panaches 2006 30,00€
- ❑ CABRI VEF6 Les plus beaux panaches 2007 épuisé
- ❑ CABRI VEF7 Les plus beaux panaches 2008 30,00€
- ❑ CABRI VEF8 Les plus beaux panaches 2009 30,00€
- ❑ CABRI VEF11 Les plus beaux panaches 2013 30,00€
- ❑ CABRI VEF12 Les plus beaux panaches 2014 30,00€
- ❑ CABRI VRA 31 Spécial vapeur 2012 30,00€
- ❑ CABRI VEF13 Les plus beaux panaches 2015 30,00€
- ❑ CABRI VEF14 Les plus beaux panaches 2016/17 30,00€
- ❑ CABRI VEF15 Les plus beaux panaches 2018 29,00€
- *N* ❑ CABRI VEF16 Les plus beaux panaches 2019 30,00€

Report ________

CABRI Vidéo Tram

- ❑ CABRI VT 1 Bruxelles en tram 30,00€
- ❑ CABRI VT 3 Lisbonne en tram PROMO 25,00€
- ❑ CABRI VT 4 Angers, Le Mans, Dijon en tram 25,00€
- ❑ CABRI VT 5 Milan en tram 30,00€

CABRI divers

- ❑ CABRI Le monde de la vapeur (160 mn) 39,90€
- ❑ CABRI 1950 + 1968 Archives du «Train Jaune» 25,00€
- ❑ CABRI 1910-2010 Aventure du «Train Jaune» 25,00€
- ❑ CABRI «Train Jaune», les 2 DVD précédents 45,00€
- ❑ CABRI 30 ANS DE TGV (1981-2011) 30,00€
- ❑ CABRI De la Cie du Midi au TPCF (Rivesaltes...) 25,00€

RIO GRANDE- TV TRAIN

- ❑ RG/TV-Train 7032 France - Paradis du rail - 1 22,00€
- ❑ RG/TV-Train 6423 Paradis du CF - l'Oberland Bern. 22,95€

Sous-total ________
Report ________
Report ________
Je règle le montant de € ________

prix s'entendent
ANCO DE PORT en France métropolitaine, CE + Suisse !*
M/TOM et autres pays nous consulter SVP)

n :
nom :
resse :
te : Signature :
mail : Tél :

par:
❑ chèque bancaire ou postal ci-joint (France uniquement)
❑ virement bancaire - Crédit Mutuel de l'Outre-Forêt (zone €uro uniquement)
IBAN: FR76 1027 8017 7000 0197 4264 567
BIC: CMCIFR2A (zone €uro uniquement)
❑ carte bancaire n°
expire le Crypto

e tarif valable jusqu'au 20 juin 2020, annule et remplace les précédents. Ces DVD sont livrables dans la limite des stocks disponibles.

En plus des films présentés dans la VIDEOTHEQUE sur cette double page, nous vous proposons aussi les DVD parus chez RioGrande et MIBA en langue allemande (voir pages 24/25 de ce numéro et pages 23 à 44 de notre catalogue 2019/20 et sur notre site : letrain.com).
Chez «Le Train», le choix est énorme. A notre catalogue, figurent bien **plus de 500 DVD ferroviaires et des coffrets !!!**

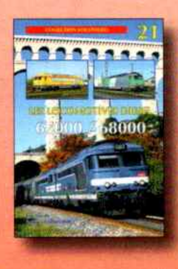
MARSEILLE-ARENC - PORT-DE-BOUC - FOS-COUSSOUL
Ce film retrace un voyage à bord d'une locomotive Diesel de Régiorail sur la ligne de la Côte Bleue.
LE CABRI -
Durée : 90 min.
Prix : 30 € - Franco de port !



LES CC 72000/72100
Un DVD incontournable retraçant la carrière de ces emblématiques locomotives Diesel tant avec le mythique moteur MGO qu'après leur...
LE CABRI - LVD 23
70 min.
Prix : 30 € - Franco de port !



LES BB 67000/68000
Construite de 1963 à 1975, la famille des BB 67000 et A1A A1A 68000 représente les débuts de la grande époque de la traction Diesel.
LE CABRI - LVD 21
Durée : 94 min.
Prix : 35 € - Franco de port !



LA SAGA DES BB «JACQUEMIN»
Ce film retrace la carrière des BB 9200, 9300, 16000, 25100 et 25200 «Jacquemin» qui tractèrent les trains les plus prestigieux de la SNCF.
LE CABRI - LVD 17
Durée : 85 min.
Prix : 35 € - Franco de port !



Pour découvrir toute la «Vidéothèque Le Train», voir toutes les jaquettes, voir des extraits et acheter en ligne (paiement sécurisé), rendez-vous sur notre site :
www.letrain.com

sch - CS 80010 - 67660 Betschdorf



Assemblée Générale 2020 FFMF



Tout juste avant l'entrée en vigueur des restrictions de déplacement qui ont marqué ce printemps 2020, l'Assemblée Générale annuelle de la FFMF s'est déroulée le 14 mars à Coudekerque-Branche. De retour dans le nord du pays, 14 ans après une première AG déjà accueillie par le Rail Modéliste Coudekerquois, cette édition s'est ainsi déroulée dans la nouvelle région des Hauts de France qui compte pas moins de 24 clubs adhérents, ce qui en fait une des plus denses de France.

Malgré quelques défections liées à la situation sanitaire, le nombre de personnes présentes et de pouvoirs et votes par correspondance reçus ont permis d'atteindre le quorum et ainsi, de pouvoir délibérer valablement.

Le Président, Cédric DAEYE, a largement commenté les documents préalablement reçus par les adhérents (rapport financier, rapport d'activité, projet fédéral 2020). Ces rapports ont été approuvés à l'unanimité par l'assemblée. Parmi les principaux points discutés, l'offre de stages en diminution ces dernières années est évoquée. La demande restant forte dans certaines régions, il nous faut accompagner les clubs pour leur organisation, et proposer des listes de thèmes de stage. Le calendrier des manifestations fait également l'objet d'échanges. Il arrive régulièrement que des expositions, proches géographiquement, se déroulent à quelque semaines d'intervalle. Il pourrait être intéressant de bâtir un calendrier concerté entre les clubs d'une région, avec l'aide du Délégué Fédéral local.



Le rendez-vous annuel s'est poursuivi avec l'annonce des votes pour l'élection des administrateurs. Renouvelés chaque année par tiers, ce sont cette année 7 administrateurs qui sont élus ou réélus pour une durée de 3 ans. Le Conseil d'Administration se réunira, dès que les conditions santaires le permettront, afin de désigner les membres du Bureau, ainsi que les participants aux différentes commissions oeuvrant au fonctionnement et au développement de la FFMF.

Autre rendez-vous de l'Assemblée Générale, le Président a décerné les diplômes de « Juniors du Rail », qui récompensent les clubs qui accueillent 4 juniors ou plus (au nombre de 14 cette année), tandis que 5 clubs accueillant 3 juniors reçoivent de leur côté le diplôme « En avant vers les Juniors du Rail ». Il convient également de féliciter les 37 clubs qui accueillent 1 ou 2 juniors, participant ainsi, à leur échelle, à la pérénité du modélisme ferroviaire !

2020 Fédé Rail
Les Herbiers
6 & 7 JUIN
ANNULÉ
Tarifs : Entrée Expo : 5€ – Expo + Balade : 10€ en train touristique
85500 - Les Herbiers
10h00 - 18h00

Vous l'avez probablement déjà appris : votre fédération, comme beaucoup d'autres associations, a décidé, en raison de la pandémie de COVID-19 et des contraintes sanitaires qu'elle impose, d'annuler l'édition 2020 de Fédé Rail® qui aurait dû se dérouler ces jours-ci.

Ce n'est que partie remise puisque nous travaillons dès à présent à l'organisation d'une édition 2021, qui sera plus grande, plus festive, et dont nous espérons qu'elle pourra se dérouler aux Herbiers (85).





À situation exceptionnelle, mesure exceptionnelle !

Compte-tenu des perturbations engendrées par la situation sanitaire, la FFMF a décidé de proposer un numéro spécial de Plaque Tournante, 100% digital, et accessible à tous. Vous pourrez le télécharger librement sur le site fédéral **www.ffmf.fr**

www.ffmf.fr
FFMF 5, rue Ledru Rollin
59210 COUDEKERQUE-BRANCHE
☎ 06 23 35 13 52
contact@ffmf.fr






ABONNEMENT et BON DE COMMANDE Le Train

Pour compléter ma bibliothèque ferroviaire, je commande* :

«Trains de jadis»*

- ❑ Tome 2 : La France fer. années 1950/60... de Brian Stephenson et Ken Cook 19,90 €
- *N* ❑ **Tome 3 : 50 ans de photos ferroviaires... par Jean Porcher DISPONIBLE 19,90 €**

Les archives du PO et du Midi - «Le Train»*

- ❑ Tome 1 : L'histoire du PO des origines à 1870 16,50 €
- ❑ Tome 2 : L'histoire du PO de 1870 à 1937 16,50 €
- ❑ Tome 3 : L'histoire du Midi des origines à 1937 16,50 €

Les archives de l'Ouest-Etat - «Le Train»*

- ❑ Tome 1 : L'histoire de la Compagnie de l'Ouest 13,55 €

Les archives de l'Est/AL - «Le Train»*

- ❑ Tome 1 : L'histoire des origines à 1870 LES DERNIERS 15,00 €
- ❑ Tome 2 : L'histoire de l'Est de 1870 à 1938 15,00 €
- ❑ Tome 3 : L'histoire de l'EL/AL de 1870 à 1938 16,50 €

Les archives du PLM - «Le Train»*

- ❑ Tome 1 : L'histoire des origines à 1900 16,50 €
- ❑ Tome 2 : L'histoire de 1900 à 1937 16,50 €

L'histoire de la SNCF - «Le Train»*

- ❑ Tome 1 : L'histoire de la SNCF (de 1938 à 1946) 16,50 €
- ❑ Tome 3 : L'histoire de la SNCF (de 1959 à 1971) 16,50 €
- ❑ Tome 4 : L'histoire de la SNCF (de 1972 à 1982) 16,50 €
- ❑ Tome 5 : L'histoire de la SNCF (de 1983 à 1996) LES DERNIERS 16,50 €
- ❑ Tome 6 : L'histoire de la SNCF (de 1996 à 2012) 16,50 €

Les archives du matériel roulant - «Le Train»*

- ❑ Les archives de la DEV 2 : Mistral 69, PBA, Gd. Confort LES DERNIERS 15,00 €
- ❑ Les voitures-restaurant et les voitures-lits 16,50 €
- ❑ Les voitures Corail (Tome 1) 16,50 €
- ❑ Les voitures Corail (Tome 2) 16,50 €
- *N* ❑ **Les voitures Corail (Tome 3) DISPONIBLE 16,50 €**

Les archives Autorails - «Le Train»*

- ❑ Les archives Autorails 1 - Renault (1929 - 1937) 16,50 €
- ❑ Les archives Autorails 2 - Renault AEK, ADP et ADX 16,50 €
- *N* ❑ **Les archives Autorails 3 - Bugatti DISPONIBLE 16,50 €**

Hors-Série/Spéciaux - «Le Train»*

- ❑ **01** Les «Chemins de Fer Rhétiques» Tome 1 9,10 €
- ❑ **4** Les autorails unifiés - 2 (X 2051, X 2800) 12,05 €
- ❑ **5** Le Jura - les lignes transfrontalières et les autres 12,05 €
- ❑ **6** Les Diesel de ligne - Tome 1 (68000/68500, 69000, 70000) 12,05 €
- ❑ **8** Les autorails unifiés - 3 (RGP 2, RGP 1...) 12,05 €
- ❑ **9** Les trains des Pyrénées 12,05 €
- ❑ **10** Les loco. polytension (BB 30000, CC 40100 + 18 SNCB) 12,05 €
- ❑ **11** Les Diesel de ligne - T. 2 (BB 67000, 67200, f. chaudière) 12,05 €
- ❑ **12** Les «Mountain» de l'Est - 241 A 12,05 €
- ❑ **13** La ligne Paris - Lyon - Marseille - Tome 1 (Paris - Lyon) 12,05 €
- ❑ **14** Le TGV - Tome 1 (Genèse, précurseurs, prototypes, lignes...) 12,05 €
- ❑ **28** Les autorails unifiés - T. 6 (X 2100/2200, XR...) 13,55 €
- ❑ **31** Les automotrices Z2 13,55 €
- ❑ **34** Les 2D2 - Tome 1 13,55 €
- ❑ **35** Les autorails ABJ 13,55 €
- ❑ **36** Les BB 8100 13,55 €
- ❑ **37** Paris et l'Ile-de-France - Tome 3 13,55 €
- ❑ **43** Les BB 15000 - La saga des nez cassés (1) 13,55 €
- ❑ **44** Les BB 66000 13,55 €
- ❑ **46** Les autorails VH 13,55 €
- ❑ **47** Les électrifications SNCF - Le 1 500 V 13,55 €
- ❑ **48** Les 141 TA 13,55 €
- ❑ **50** Lignes de Paris à Lille, Bruxelles et Liège 13,55 €
- ❑ **52** Les BB Midi 15,00 €
- ❑ **53** La ligne Paris - Clermont-Ferrand 15,00 €
- ❑ **54** Les BB 9400/9600 15,00 €
- ❑ **55** Les 141 R - Tome 2 (Ouest et Sud-Ouest) 15,00 €
- ❑ **56** Les BB 300/BB 900 (y compris les BB 1800 et les BB 800) 15,00 €
- ❑ **57** Les trains des Alpes 15,00 €
- ❑ **58** Les BB 7200 (y compris la BB 7003) - La saga des nez cassés (2) 15,00 €
- ❑ **59** Les BB 16500 15,00 €
- ❑ **60** Les 141 R - Tome 3 (Sud-Est et Méd.) 15,00 €
- ❑ **61** De Luxembourg à Dijon et Bâle via Metz 15,00 €
- ❑ **62** Les BB 22200 - La saga des nez cassés (3) 15,00 €
- ❑ **63** Les lignes des Causses et des Cévennes 15,00 €
- ❑ **64** Les «Pacific» Nord 15,00 €
- ❑ **65** La grande vitesse en Europe 15,00 €
- ❑ **66** Les BB 26000 «Sybic» 15,00 €
- ❑ **67** La ligne 4 : Paris - Mulhouse - Bâle 15,00 €
- ❑ **68** Les BB 63000/63500 15,00 €
- ❑ **69** Des marchandises au fret 15,00 €
- ❑ **70** Les électrifications SNCF - 1963-1973 (3) 16,50 €
- ❑ **72** Les X 3800 «Picasso» 16,50 €
- ❑ **73** Les électrifications SNCF (4) 16,50 €
- ❑ **74** Les transversales sud (Bordeaux - Toulouse) 16,50 €
- ❑ **75** Les Grands Trains - 2 (Capitole, Cisalpin, Stanislas...) 16,50 €
- ❑ **76** Les X 5500/5800 «150 ch» 16,50 €
- ❑ **77** Lyon - Bordeaux 16,50 €
- ❑ **80** Les X 2400 16,50 €
- ❑ **84** Les CC 72000 (tome 1) 16,50 €
- ❑ **85** Toulouse - Lyon à travers le Massif Central 16,50 €
- ❑ **88** Les CC 72000/72100 (tome 2) 16,50 €
- ❑ **89** Lyon - Nantes par les lignes classiques 16,50 €
- ❑ **90** La Suisse (4) - MOB... 16,50 €
- ❑ **91** Les BB 8500 et BB 17000 16,50 €
- ❑ **92** Les X 72500 16,50 €
- ❑ **93** Nantes - Bordeaux 16,50 €
- ❑ **94** Le Corridor Fret 2 - Mer du Nord-Méditerranée 16,50 €
- ❑ **95** Les CC 6500 16,50 €
- ❑ **96** Les X 73500 16,50 €
- *N* ❑ **97 Les Grands Trains (6) - Orient Express, Simplon... DISPONIBLE 16,50 €**
- *N* ❑ **98 Strasbourg - Lyon DISPONIBLE 16,50 €**
- *N* ❑ **99 Les trains EuroCity DISPONIBLE 16,50 €**
- *N* ❑ **100 Les 140 C DISPONIBLE 16,50 €**
- *N* ❑ **101 Les Grands Trains (7) (reporté) 16,50 €**

Report .... €

Pour ne plus rater «Le Train», je souscris un abonnement

- ❑ **de 12 numéros à partir du n°** .... CE + Suisse 85,50 € - France métropolitaine **74,00 €**
- ❑ **de 4 «Spéciaux» à partir du n°** .... CE + Suisse 58,80 € - France métropolitaine **54,80 €**

Pour classer mes revues, envoyez-moi :

❑ ...... paires de reliures à 32,35 € franco (France métropolitaine), 33,85 € franco (CE+Suisse) soit .... €

Les reliures sont accompagnées d'étiquettes autocollantes. Précisez SVP :

❑ Le Train 25 - 48 ❑ Le Train 49 - 72 ❑ Le Train 73 - 96 ❑ Le Train 97 - 120 ❑ Le Train 121 - 144
❑ Le Train 145 - 168 ❑ Le Train 169 - 192 ❑ Le Train 193 - 216 ❑ Le Train 217 - 240 ❑ Le Train 241 - 264
❑ Le Train 265 - 288 ❑ Le Train 289 - 312 ❑ Le Train 313 - 336 ❑ Le Train 337 - 360 ❑ Le Train 361 - 384

Pour classer mes numéros hors séries, envoyez-moi :

❑ ...... paires d'écrins à 32,35 € franco (France métropolitaine), 33,85 € franco (CE+Suisse) soit .... €

Les écrins sont accompagnés d'étiquettes autocollantes. Précisez SVP :

❑ Spéciaux ❑ Archives Matériel ❑ Archives Compagnies ❑ Archives SNCF ❑ Encyclopédie ❑ Atlas
❑ Extra ❑ Archives Autorails ❑ Nostalgie ❑ Trains de jadis ❑ Réseau Modèle ❑ Super-Réseaux ❑ Pratique

Pour compléter ma collection, envoyez-moi «Le Train» (mensuel)* :

Pour les numéros qui ne figurent pas dans la liste, nous consulter SVP. Suisse/CE - France

❑ 310 ❑ 313 ❑ 314 ❑ 315 ❑ 317 ❑ 326 ❑ 327 ❑ 339 ❑ 351 ❑ 353 — **7,40 €** soit .... €

❑ 349 ❑ 350 ❑ 356 ❑ 358 ❑ 361 ❑ 362 ❑ 363 ❑ 365 ❑ 368 ❑ 370 ❑ 373 ❑ 374 ❑ 375 ❑ 377 ❑ 380 ❑ 382 ❑ 385 ❑ 386 — **8,50 €** soit .... €

❑ <u>355</u> ❑ <u>357</u> ❑ <u>359</u> ❑ 360 ❑ 364 ❑ 366 ❑ <u>367</u> ❑ <u>369</u> ❑ <u>371</u> ❑ 372 ❑ 376 ❑ 378 ❑ <u>379</u> ❑ <u>381</u> ❑ <u>383</u> ❑ 384 — **9,90 €/<u>11,50 €</u>** soit .... €

Je commande aussi les ouvrages «Le Train» suivants* :

Extra - «Le Train»*

- ❑ Tome 1 : Les BB 25500 16,50 €
- ❑ Tome 2 : Le Fret - Les concurrents 16,50 €
- ❑ Tome 3 : Les trains de travaux 16,50 €
- *N* ❑ **Tome 4 : Les trains de la Grande Epoque - Le meilleur de la rubrique Nostalgie... DISPONIBLE 16,50 €**
- *N* ❑ **Tome 5 : Les lignes transfrontalières - Tome 1 - Au nord et à l'est DISPONIBLE 16,50 €**
- *N* ❑ **Tome 6 : Les lignes transfrontalières - Tome 2 - Au sud-est et au sud-ouest DISPONIBLE 16,50 €**

L'encyclopédie du matériel moteur SNCF - «Le Train»*

- ❑ Tome 1 : Les locomotives à courant continu 15,00 €
- ❑ Tome 4 : Les autorails (2e partie) 15,00 €
- ❑ Tome 5 : Les locomotives et automotrices 25 000 V-50 Hz 16,50 €
- ❑ Tome 6 : Les locomotives Diesel (1ère partie) 16,50 €
- ❑ Tome 7 : Les locomotives Diesel (2e partie) 16,50 €
- ❑ Tome 8 : Les locomotives bicourant et polytension (1) 16,50 €
- ❑ Tome 9 : Les locomotives bicourant et polytension (2) 16,50 €
- ❑ Tome 10 : Les automotrices à courant continu 1 500 V 16,50 €
- ❑ Tome 11 : Les automotrices bicourant 16,50 €
- ❑ Tome 12 : La grande vitesse (TGV, mais aussi ETG, RTG, TGS, Zébulon...) 16,50 €
- ❑ Tome 13 : La grande vitesse (TGV...) 16,50 €

Les Atlas ferroviaires - «Le Train»*

- ❑ Atlas ferroviaire - France - 2006-2007 15,00 €
- ❑ Atlas ferroviaire - France - 2008-2009 16,50 €
- ❑ Atlas ferroviaire - France - 2010-2011 16,50 €
- ❑ Atlas ferroviaire - France - 2014-2015 (156 pages !) 19,90 €
- ❑ Atlas ferroviaire - France - 2016-2017 (156 pages !) 19,90 €
- *N* ❑ **Atlas ferroviaire - France - 2020-2021 (156 pages avec CARTES MISES A JOUR !) (fin 05.2020) 19,90 €**

Pratique du modélisme ferroviaire - «Le Train» (couverture verte)*

- ❑ Tome 2 : La patine 15,00 €
- ❑ Tome 3 : Plans de réseaux 16,50 €
- *N* ❑ **Tome 4 : Techniques de construction de Patrice Hamm 16,50 €**

Le réseau modèle - «Le Train» (couverture jaune)*

- ❑ Tome 4 : Train et paysage - Ambiance du Périgord 13,55 €
- ❑ Tome 5 : Un nouveau départ avec le Module Junior : module de pleine ligne - gare de passage (avec commandes) 16,50 €
- ❑ Tome 6 : Mon premier réseau - Construction intégrale d'un réseau de dimensions très raisonnables... 16,50 €
- *N* ❑ **Tome 7 : Le réseau des Carpates - Construction intégrale du réseau de Gilbert Gribi... 16,50 €**

Les Super-Réseaux - «Le Train» (couverture rouge)*

- ❑ Tome 1 : Beauté et noblesse de l'échelle 0, Les CF Rhétiques... (+ 3 autres réalisations) 12,05 €
- ❑ Tome 2 : La Wachau (le long du Danube en Autriche) 12,05 €
- ❑ Tome 5 : Ospizio Bernina - En villégiature à Kipsdorf - Entre Suisse et Provence, la gare de L... 13,55 €
- ❑ Tome 6 : La Zafra - Le chemin de fer de la vallée du Regen 13,55 €
- ❑ Tome 7 : Soumagnac 15,00 €
- ❑ Tome 8 : Paris dans les années 1930 - En Forêt-Noire dans les années 1930 16,50 €
- ❑ Tome 9 : En longeant la Ligne Impériale - Le «Tacot de Meaux à Dammartin» 16,50 €
- ❑ Tome 10 : Soumagnac 2 - le retour 16,50 €
- ❑ Tome 11 : Les Chemins de Fer du Kaeserberg (magnifique réseau suisse en H0/H0m) 16,50 €

***Participation aux frais d'envoi pour les revues «Le Train» :** 7,00 € .... €

Franco à partir d'un achat de revues «Le Train» de 65 € - Offre valable en France métropolitaine, CE et Suisse .... €

(DOM/TOM et autres pays nous consulter, SVP)

Je règle le montant de .... €

par

- ☐ **chèque bancaire ou postal ci-joint (France métropolitaine uniquement)**
- ☐ **virement bancaire : Crédit Mutuel de l'Outre-Forêt : IBAN : FR76 1027 8017 7000 0197 4264 567 - BIC : CMCIFR2A (zone €uro)**
- ☐ **carte bancaire n°** ________________ **expire** ______ **crypto** ______

Nom : ________________ **Prénom :** ________________

Adresse : ________________ **Signature :** ________________

Veuillez adresser votre commande à :

Editions Publitrains eurl - CS 80010 - F 67660 Betschdorf

Tél : 03.88.54.51.03 - Fax : 03.88.54.48.18 - E-mail : redaction@letrain.com

Notre site : <u>www.letrain.com</u> (paiement sécurisé)

Le présent tarif remplace les précédents - Tarif valable jusqu'au 20 juin 2020

Livraison dans la limite des stocks disponibles

Info-Clubs

VOYAGES
- 10 au 14 juillet : le Harz, voyage sur tout le réseau, 100 % vapeur, parcours en trams historiques à Nordhousen, Quelimbourg et à Halberstadt. Un bus sera affrété une journée pour les photos d'extérieur et pour suivre les trains «vapeur». Voyage en demi-pension, pour plus de facilités dans les horaires. Prix tout compris, avec guide francophone autour de 650 €.
- Fin août/début septembre : St Petersbourg, Helsinki, Talin et retour. Comme à l'habitude groupes découvertes pour le tourisme et groupes passion pour les aspects ferroviaires.
Renseignements : Train Access - BP 20292 - 75463 Paris Cedex 10 Tél : 06.52.68.05.49
E-mail : voyages.facs@hotmail.fr
E-mail : voyages@train-access.com (2020)

TRAIN TOURISTIQUE
L'Association Le Train à Vapeur dans le Limousin propose des circulations de trains touristiques avec des locomotives à vapeur 141 TD 740 et 140 C 38 et contribue ainsi activement à la mise en valeur du patrimoine régional et national. Elle oeuvre aussi à la sauvegarde de savoir-faire et réjouit chaque année plusieurs milliers de voyageurs. Leur nouveau défi : restaurer une 3e locomotive à vapeur emblématique, la 231 K 82. Si vous désirez les soutenir :
Conservatoire Ferroviaire - Territoires Limousin Périgord - 9, rue Martin Fréminet - 87100 Limoges. Site : www.trainvapeur.com

HAZEBROUCK (Nord)
Pour la sixième année consécutive se tiendra une **Exposition - Bourse** de trains miniatures, sur 800 m² des réseaux de toutes échelles, **Hazerail 2020, les 13 et 14 juin 2020** à la salle Jean Jaures, place Jean Jaures, samedi de 14 h à 19 h et dimanche de 10 h à 18 h. Présence de vendeurs professionnels ou particuliers. Entrée : 3 €, gratuit pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés. - Rens. : T. Milon - Tél : 06.75.82.62.47
Email : hazerail@ctfh.fr - Site : www.ctfh.fr
ANNULÉ

ROCHE-LA-MOLIÈRE (Loire)
L'association «Les petits modèles 42» organise sa **3e Exposition - Bourse modélisme** (trains, camions RC, dioramas, bateaux, playmobil, légo etc.) les **27 et 28 juin 2020**, samedi de 10 h à 19 h 30 et dimanche de 9 h à 18 h au complexe sportif de Grangeneuve. Animations, buvette et restauration. Entrée : 2,50 €, gratuit pour les moins de 12 ans accompagnés.
Contact : S. Devilliers - Tél : 06.30.85.45.32 -
ANNULÉ

SAVIGNE SUR LATHAN (Indre-et-Loire)
L'association «La Petite France» informe de l'ouverture de son **musée animé de trains miniatures** - 1, rue du Pont de la Forge (à l'arrêt des bus Savigné-Tours) **jusqu'au 31 octobre 2020** sauf les dimanches et jours fériés. Un vrai sons et lumières, de grands réseaux fonctionnels, d'imposantes vitrines sont présentés. Les enfants peuvent circuler sur les gros trains électriques. Visiteurs individuels, départ 15 h 30, visite sur réservation pour les groupes entre 10 et 22 h, réductions pour groupes de 15 pers. et familles de 5 pers. au moins, gratuit pour les moins de 5 ans. Contact : W. Viémont - Tél : 02.47.24.60.19

RIORGES (Loire)
Le club des Modélistes Ferroviaires du Roannais organise son **12e Salon du Modélisme les 13 et 14 juin 2020**, à la Salle du Grand Marais et Gallieni, samedi de 11h à 19h et dimanche de 10 h à 17 h. Espace bourse important. Entrée 4,50 €, gratuit pour les moins de 12 ans accompagnés. Contact : B. Arrivé - Tél : 06.76.48.58.38
ANNULÉ

GILLY (Belgique)
L'association «Les Trains Miniature de Charleroi» organise une **Bourse d'achat/vente/échange des dimanches 14 juin 2020** de 9 h à 13 h et **8 novembre 2020** de 9 h à 13 h à l'École de la cité Germinal - rue Circulaire n° 27.
Contact : Y. Souply - GSM 0497 744 637
E-mail : infos@t-m-c.be - Site : www.T-M-C.be

ST-MARTIN-DE-CRAU (Bouches-du-Rhône)
L'association RMCC organise un **Salon de la Maquette et du Modélisme** : bourse d'échange et exposition, (avions, trains H0, bateaux, voitures, figurines etc.), en extérieur, circuit de trains à vapeur, des bateaux en bassin et démonstrations de véhicules routiers **les 13 et 14 juin 2020** de 10 h à 17 h 30 à la Salle Mistral - ZA du Cabrau, rue des Compagnons. Entrée : 4 €, 10-16 ans : 3 €, gratuit pour les moins de 10 ans.
Tél : 06.18.66.12.56 - R. Decompte
E-mail : decompte@cegetel.net
ANNULÉ

LA BAULE (Loire-Atlantique)
Le Comité des fêtes de La Baule organise, dans le cadre du 92ème concours d'élégance automobile, sa **12ème Bourse d'Echange Internationale** de jouets anciens de collections et d'automobilia, les **14 et 15 août 2020** au Stade François André, avenue Joyeuse, vendredi de 9 h à 19 h et samedi de 9 h à 17 h. Entrée gratuite. Concours le 14 août dès 21 h, inscription gratuite. Rens. et réservations A. Herblot - 9, allée des Roses - 56130 La Roche Bernard - Tél : 02.99.90.78.68 / 02.40.60.66.98
E-mail : comitedesfetes.labaule44@gmail.com
herblot-alain@wanadoo.fr
Site : www.comitedesfeteslabaule.com

AYWAILLE (Belgique)
L'AS.MO.CO organise la 79e Bourse Internationale de l'AS.MO.CO le **4 octobre 2020** de 9 h à 13 h à la Salle Saint Raphaël. Renseignements et réservations : Tél : 32(0)471/40.45.50 du lundi au vendredi de 18 h 30 à 21 h.
E-mail : jacqueskessen@outlook.com

MONTLUÇON (Allier)
Le Rail-Club-Montluçonnais présente sa **33e brocante ferroviaire** du Centre et d'Auvergne, le **dimanche 8 novembre 2020** de 8 h à 18 h à la Maison des Cheminots, 2 rue Chantoiseau (près de la gare SNCF). Sur 2 étages sont proposés : modèles réduits, lanternes, plaques objets de rail, vieux papiers, photos et livres avec pour certains, dédicaces par leurs auteurs. Participation des clubs régionaux. Portes ouvertes des réseaux du club, initiation au train miniature, exposition de photos et d'affiches ferroviaires. Entrée grauite. Contact et renseignements : écrire en joignant un timbre pour la réponse à : Jacques Dubreuil, Rail-Club-Montluçonnais, Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau - 03100 Montluçon

In memoriam



Hommage à Francis

Francis (FB System's) nous a quittés le 12 mars dernier à l'âge de 68 ans.

Passionné depuis son plus jeune âge par le modélisme ferroviaire, Francis a créé la société FB System's en 1987.

Pendant plus de 30 ans, grâce à son professionnalisme, il a transmis ses précieux conseils aux modélistes à travers sa boutique, par téléphone et lors des diverses expositions.

Tous ceux qui ont côtoyé Francis, ont toujours apprécié sa bonne humeur, son sourire et son franc-parler….

A son fils Yann, à ses proches et à ses amis, toute l'équipe de la revue «Le Train» présente ses plus sincères condoléances. Nos pensées vous accompagnent en ces moments de grande tristesse et de chagrin.



300 PHOTOS pour 300 ÉDITIONS



Livre 208 pages
39,90 €

39,90 €uros
Livre couverture rigide
304 mm x 223 mm
208 pages
300 photos
999 exemplaires numérotés

Dans ce magnifique livre, près de cent photographes ferroviaires de la revue «Le Train», qui comptent parmi les meilleurs de notre époque, nous offrent quelques-unes de leurs plus belles photos.
Celles-ci couvrent la période de 1987, année de création de la revue «Le Train», à 2012, soit environ un quart de siècle, au cours duquel le chemin de fer a connu d'importantes mutations... Texte d'Olivier Constant.

TRAINS DE JADIS

A intervalles irréguliers, paraît un ouvrage dans la collection «Trains de jadis»

Ouvrage 116 pages
19,90 €

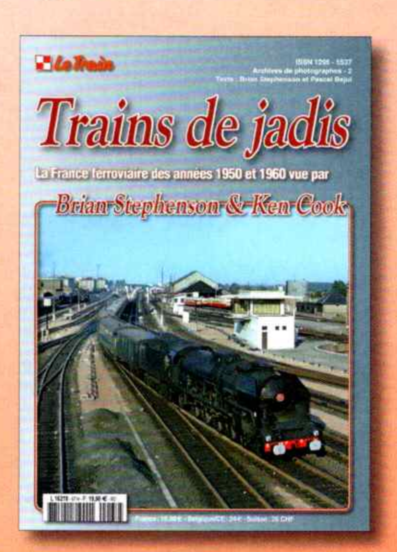


19,90 €uros
Ouvrage couv. souple
297 mm x 210 mm - 116 pages - 206 photos,

La France ferroviaire des années 1950 et 1960 vue par

Brian Stephenson et Ken Cook
Découvrez ces deux grands photographes ferroviaires à travers cet ouvrage sur la vapeur en France...

Ouvrage couv. souple
297 mm x 210 mm
116 pages - 19,90 €





50 ans de photographies ferroviaires en France réalisées par

Jean Porcher

Découvrez une partie passionnante de l'oeuvre de la vie de ce très grand photographe ferroviaire français toujours actif... à travers plus de 205 photographies en noir et blanc et en couleur qui illustrent à merveille cet ouvrage.

BON DE COMMANDE

Nom
Prénom
Adresse
Code Postal
Ville
Date
Signature

☐ Je commande
☐ «Trains de Jadis -
☐ 50 ans de photos ferroviaires réalisées par Jean Porcher 19,90 €
☐ La France ferroviaire des années 1950/60 vue par Brian Stephenson et Ken Cook 19,90 €
☐ «300 PHOTOS pour 300 EDITIONS» 39,90 €
* Participation aux frais d'envoi: 7,00 €
*France Métropolitaine, Belgique, CE, Suisse - Autres pays et DOM/TOM, nous consulter SVP
Je règle le montant de .... €
par:
☐ chèque bancaire ou postal ci-joint (France uniquement)
☐ virement bancaire (Crédit Mutuel) - IBAN: FR76 1027 8017 7000 0197 4264 567 - BIC: CMCIFR2A (zone Euro)
☐ carte bancaire n° expire le crypto

Bon de commande à renvoyer à:

Editions Publitrains eurl - CS 80010 - 67660 Betschdorf

Dans la limite des stocks disponibles

RÉSERVEZ VOS FUTURS MODÈLES À PRIX DE LANCEMENT

Nous avons sélectionné dans cette page les modèles qui vont sortir dans les p
réservataire car nombreux sont les modèles produits en Asie, le transport s'ef
avion et le reste par bateau avec dans ce cas des délais de transport de 30 à 4
que partiellement de notre commande initiale.Dès lors, afin d'éviter les désagré
production à une autre, notamment dû au changement de parité nous ... réserver vos modèles.

TOUTES LES NOUVEAUTÉS 2020 DE NUREMBERG

ROCO FRANCE

LE CADEAU DE L'ANNÉE 44,90€

74359 FOURGON À BAGAGES UIC-Y DD4S SNCF
RÉSERVEZ RAPIDEMENT (AVANT QU'IL N'Y EN AIT PLUS). A CE PRIX, NOUS VOUS PROPOSONS UNE OFFRE DÉGRESSIVE PAR 5 PIÈCES À 210€ !!!!

73048 BB9200 verte Ep.IV SNCF 199.90€ 189€ acpt.50€
73049 Idem dig Sound 284.90€ 275€ acpt.50€
73051 BB8100 verte Ep.IV SNCF 169€ 162€ acpt.50€
72812 Diesel 030-DB Ep.III SNCF 154.90€ 149€ acpt.50€/
72813 Dig Sound 239.90€ 229€ acpt.50€
73006/73007 Autorail diesel RGP 2 TEE X 2720 XR 7700 Lézard vert rame grand parcours Ep.IV SNCF 219.90€ 209€ acpt. 50€
72009 Diesel Y 8000 livrée Arzens SNCF - Dig sound ~~249,90€~~ **269€ acpt. 50€** /
78009 AC Dig sound ~~249,90€~~ **269€ acpt. 50€**

JOUEF

HJ2404/HJ2404S Vapeur 040 D Ep.III SNCF 299.90€ 285€ acpt.50€ /
Dig Sound 399.90€ 379€ acpt.50€
HJ2403/HJ2403S Vapeur 81 Ep.III SNCB 299.90€ 285€ acpt.50€ /
Dig Sound 399.90€ 379€ acpt.50€
HJ2390/HJ2390S Autorail X73500 Bretagne Ep.IV SNCF 218€ 209€ acpt.50€ /
Dig Sound 353€ 339€ acpt.50€
HJ2384/HJ2384S BB 1500 Ep.IV SNCF 179€ 169€ acpt.50€ /
Dig Sound 314€ 299€ acpt.50€
HJ2385/HJ2385S BB 1600 Ep.IV SNCF 179€ 169€ acpt.50€ /
Dig Sound 314€ 299€ acpt.50€
HJ2397/HJ2397S BB 36005 Charleroi Hirson Ep.V SNCF 214€ 189€ acpt.50€ /
Dig Sound 349.90€ 339€ acpt.50€
HJ2398/HJ2398S BB 36012 YUTZ Ep.V SNCF 214€ 189€ acpt.50€ / Dig Sound 349.90€ 339€ acpt.50
HJ2399/HJ2399S BB 436339 AFA Ep.V-VI SNCF 214€ 189€ acpt.50€ / Dig Sound 349.90€ 339€ acpt.50
HJ4141/HJ4142 Voit lits MU 1973 TEN encadré Ep.IV SNCF 62.90€ 55€ pièce - acpt.10€
HJ6185 Set 2 Wag céréaliers BREIZ'AL Ep.VI SNCF 69.90€ 65€ acpt.10€
HJ6186 Wag céréalier Ermewa Ep.VI SNCF 32€ 35€ acpt.10€
HJ6187 Set 2 Wag couverts marron FRET Express Ep.IV 59.90€ 55€ acpt.10€
HJ6188 Wag couvert G41 marron Ep.IV-V SNCF 31€ 29€ acpt.10€
HJ6189 idem transport de bétail, jaune, tête de vache Ep.IV-V SNCF 31€ 29€ acpt.10€
HJ6190 Wag couvert G.1V marron Ep.IV-V SNCF 31€ 29€ acpt.10€
HJ6194 Wag porte conteneurs S68 P&O FERRYMASTER Ep.IV SNCF 36.90€ 34€ acpt.10€
HJ6195 Wag porte conteneurs S68 CNC Ep.IV SNCF 36.90€ 34€ acpt.10€
HJ6196 Wag trémie EF30 SOMEWAG Ep.III SNCF 31.90€ 30€ acpt.10€
HJ6197 Idem Forges Aciérie du Nord Est 31.90€ 30€ acpt.10€
HJ6198 Set 2 wag trémies EF60 SIMOTRA Ep.III SNCF 61.90€ 58€ acpt.10€
HJ6199 Idem SGW 61.90€ 58€ acpt.10€
HJ6200 Wag baché 4 ess. RILS gris FRET Ep.V SNCF /
HJ62001 FRET Bleu / HJ62002 Kronenbourg 34.90€ 33€ pièce - acpt.10€
HJ6204 Wag céréalier MONFER Ep. VI SNCF 35€ 32€ acpt.10€

GAME LOISIRS

HJ2610 Autorail diesel EAD X4300 rouge/beige, toit rouge Ep.IV SNCF 179.90€ 169.90€ acpt.50€ / HJ2611 Autorail diesel EAD X4500 rouge/beige, toit rouge Ep.IV SNCF 179.90€ 169.90€ acpt.50€
HJ2610 Autorail diesel EAD X4500 TER bleu/argent Ep.IV SNCF 179.90€ 169.90€ acpt.50€

GAMME JUNIOR

HJ5003 Vapeur 030 bordeaux/noire Ep.III SNCF 69.90€ 63€ acpt.20€
HJ5004 Idem verte/noire/filets rouge Ep.III SNCF 69.90€ 63€ acpt.20€

MISTRAL SÉRIE EXCLUSIVE PIERRE DOMINIQUE A RÉSERVER, ACOMPTE 50€

ATTENTION, LIVRAISON AVANCÉ EN JUIN 2020 A RÉSERVER D'URGENCE.

22-03-S007 Milles Pattes E 1001 Dépôt De Vierzon (gris clair/or) PO MIDI 349€ /
23-03-G007 Idem Dig Sound 459€
22-03-S008 Milles Pattes E 1002 Dépôt Orléans-Les Aubrais (vert/or) PO MIDI 349€ /
22-03-G008 Idem Dig Sound 459€

ACOMPTE 100€

34-02-S001 Coffret 2 Milles Pattes E 1001/1002 Dépôt De Vierzon/Orléans-Les Aubrais PO MIDI 689€ /
34-02-G001 Idem Dig Sound 899€
25 EXEMPLAIRES PAR RÉF. POUR LES VERSIONS ANALOGIQUES ET 50 EXEMPLAIRES PAR RÉF. POUR LES VERSIONS DIG SOUND

LANCEMENT DES RÉSERVATIONS DES AUTORAILS DE DIETRICH A RÉSERVER ACOMPTE 50€

21-05-S001 X3703 Ile Napoleon toit crème Ep.III SNCF **309€ / 21-05-G001** Dig Sound **409€**
21-05-S002 X3709 Strasbourg toit crème Ep.III SNCF **309€ / 21-05-G002** Dig Sound **409€**
21-05-S003 X3710 Metz Sablon toit rouge Ep.IV SNCF **309€ / 21-05-G003** Dig Sound **409€**
21-05-S009 X3710 Metz Sablon toit crème Ep.III SNCF **309€ / 21-05-G009** Dig Sound **409€**

MODELBEX ENFIN, LA PACIFIC DE L'ETAT ! A RÉSERVER ACOMPTE 100€



MX003/1 Vapeur Pacific 3.231 D 563, Sotteville SNCF Ex ETAT Digital 795€ / MX003/1S Idem Dig Sound 895€
MX003/2 idem 3.231 D602, Batignolles SNCF Ex ETAT Digital 795€ / MX003/2S Idem Dig Sound 895€
MX003/3 idem 3.231 H 720, Dieppe SNCF Ex ETAT Digital 795€ / MX003/3S Idem Dig Sound 895€
MX003/4 idem I-231 B 50, Reims SNCF Ex ETAT Digital 795€ / MX003/4S Idem Dig Sound 895€
MX003/5 idem 231-603 La Nestor Leonard, Batignolles SNCF Ex ETAT Digital 795€ /
MX003/5S Idem Dig Sound 895€
MX003/6 Vapeur Pacific 231-632 La Bete Humaine, Batignoles ETAT Digital 795€ /
MX003/6S Idem Dig Sound 895€
MX003/7 Vapeur Pacific 3645 Tours PO 795€ / MX003/7S Idem Dig Sound 895€
MX003/8 Vapeur Pacific 3.1150 La Bretonne, La Chapelle Nord Ex ETAT 795€ / MX003/8S Idem Dig Sound 895€

FULGUREX VAPEUR 231 DITES SUPER PACIFIC À GRANDE VITESSE 3.1201 À 3.1250 – 2249€

(sous réserve de changement de parité) Acompte 400€

2269 NORD 231 no 3.1206, version d'origine, sans réchauffeur, tender ex. DRG 31,5 m3, brun (chocolat), filet crème , dépôt Calais, env. 1923
2269/1 NORD 231 no 3.1236, avec pare-fumée, réchauffeur, tender 37 m3, brun (chocolat), filet crème, dépôt Calais, env. 1928
2269/2 NORD 231 no 3.1243 « Cercueil », version d'origine, réchauffeur, tender 37 m3, brun (chocolat), filet crème, dépôt La Chapelle, env. 1931
2269/3 NORD 231 no 3.1244 « Cercueil », avec pare-fumée, réchauffeur, tender 37 m3, brun (chocolat), filet crème, dépôt Fives, env. 1933
2270 SNCF 231 C 12, avec pare-fumée, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune, env. 1947
2270/1 SNCF 231 C 23, avec grand pare-fumée, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune, env. 1946
2270/2 SNCF 231 C 44 « Cercueil », avec pare-fumée, réchauffeur, tender 37A, vert filet jaune, env. 1948
Dig simple ou non à préciser à la commande.

ATTENTION ! TOUTES PRÉ-VENDUES CHEZ FULGUREX, SI VOUS VOULEZ AVOIR LE CHOIX DE VOTRE VERSION, RÉSERVEZ-LES !

RIVAROSSI

HR4321 Set 2 voit lits Venise Simplon Orient Express CIWL Ep.IV-V (bleu, toit blanc) 139.90€ 129€ acpt.50€
HR4322 Set 2 voit restaurants Venise Simplon Orient Express CIWL Ep.IV-V (bleu/beige toit blanc) 139.90€ 129€ acpt.50€
HR4320 Voit de service Pullmann Venise Simplon Orient Express CIWL Ep.V (bleu/beige, toit gris) 69.90€ 65€ acpt.20€
HR4319 Voit restaurant Venise Simplon Orient Express CIWL Ep.V (bleu/beige, toit blancs) 69.90€ 65€ acpt.20€

VITRAINS Set de base acpt.50€ / Voit complémentaire acpt.20€

1135 Set 3 voit VB2N avec voit pilote TCR Région Nord Pas De Calais SNCF (gris/orange) 254.90€ 244€ / 1135L Idem éclairées 342.90€ 309€
3221 Voit complémentaire VB2N 1°/2°cl TCR Région Nord Pas De Calais SNCF 64.90€ 59€
3221L Idem éclairées 86.15€ 79€
3222 Voit complémentaire VB2N 2°cl TCR Région Nord Pas De Calais SNCF 64.90€ 59€
3222L Idem éclairées 86.15€ 79€

RER C livrée d'origine

Set de base acpt.50€ / Voit complémentaire acpt.20€
1130 Set 4 éléments RER C - Electrique Z5600 IDF (*livrée d'origine*: bleu/blanc/rouge) + remorque + 2 voit SNCF 459€ 439€ / 1130L Idem éclairé 529€ 499€ / 1730L Idem Dig Sound éclairée 619.90€ 599€
3217 Voit complémentaire IDF RER C (livrée d'origine: bleu/blanc/rouge) 69.90€ 63€ /
3217L Idem éclairée 91.90€ 85€
3218 Voit complémentaire IDF RER C (livrée d'origine: bleu/blanc/rouge) 69.90€ 63€ /
3218L Idem éclairée 91.90€ 85€

RER C livrée modernisée

Set de base acpt.50€ / Voit complémentaire acpt.20€
1131 Set 4 éléments RER C – Electrique Z5600 IDF (*livrée modernisée* : Violet/blanc/bleu) + remorque + 2 voit SNCF 459€ 439€ / 1131L Idem éclairés 529€ 499€ /
1731L Idem Dig Sound éclairée 619.90€ 599€
3219 Voit complémentaire IDF RER C (livrée modernisée : bleu/blanc/rouge) 69.90€ 63€ /
3219L Idem éclairée 91.90€ 85€
3220 idem 69.90€ 63€ / 3220L Idem éclairée 91.90€ 85€

BRAWA



49805 Wag Champagne Mercier France Ep.I (réédition) 39.90€ 37.50€ acpt.10€

REE Nouveautés annoncées à Nuremberg



MB144 à MB149 Y2100 SNCF **169€ 165€ acpt.50€**
MB144S à MB149S *Idem Dig Sound* **279.90€ 269€ acpt.50€**
MB122 à MB125 Locotracteur Moyse privé **169€ 165€ acpt.50€**
MB122S à MB125S *Idem Dig Sound* **279.90€ 269€ acpt.50€**
MB150 à MB154 BB 67000 bleu Isabelle, multiservice **255€ 249€ acpt.50€**
MB150S à MB154S *Idem Dig Sound* **379€ 369€ acpt.50€**
MB150SAC à MB154SAC *Idem AC/3Rails Dig Sound* **399€ 389€ acpt.50€**
MB084 à MB087 Jacquemin Oullins béton **279€ acpt.50€**
MB084S à MB087S Idem Dig Sound **405€ acpt.50€**
MB084SAC à MB087SAC Idem *AC/3Rails Dig Sound* **419€ acpt.50€**
MB140 à MB143 BB16000 Version d'origine béton **- Les toutes premières ! 279€ acpt.50€**
MB140S à MB143S Idem Dig Sound **405€ acpt.50€**
MB140SAC à MB143SAC Idem *AC/3Rails Dig Sound* **419€ acpt.50€**





MB126 à MB131 141 E et F tender 3 ess. **439€ 429€ acpt.50€**
MB126S à MB131S Idem Dig Sound **589€ 569€ acpt.50€**
MB126SAC à MB131SAC Idem *AC/3Rails Dig Sound* **599€ 589€ acpt.50€**
MB132 à MB138 231 verte et noire **- Nouvelle série 439€ 429€ acpt.50€**
MB132S à MB138S Idem Dig Sound **589€ 569€ acpt.50€**
MB132SAC à MB138SAC Idem *AC/3Rails Dig Sound* **599€ 589€ acpt.50€**
MBE005 à MB008 050 TA SNCF, ESU, Dig Sound **579.90€ 569€ acpt.50€**
VB310 à VB334 Fourgon OCEM 32 avec feux fonctionnels **74.90€ 73€ acpt.20€** / Sans feu **69.90€ 66€ acpt.20€**
VB335 à VB344 Fourgon DEV S2 tous avec feux fonctionnels **74.90€ 73€ acpt.20€**
VB345 à VB365 Fourgon bogies PLM et SNCF avec feux fonctionnels **89.90€ 86€ acpt.20€** /
Sans feu **79.90€ 76€ acpt.20€**
VB366 à VB377 Voit Bacalan Métallisation 26 PLM et SNCF **62.90€ 60€ acpt.20€**
VB371 à VB374 Set 3 Bacalan Métallisation 26 **179.90€ 176€ acpt.30€**
VB284 à VB293 Voit Midi 15 mètres à portières latérales à 2.ess. **seule 64.90€ 63€ acpt.20€/**
Set de 3 **185€ 179€ acpt.30€**

MABAR Nouveau





M83802 2 wagons couverts (1 avec le ski + 1 nettoyeur, aspirateur) marron Ep.IV SNCF **AC/3 rails Digital 184€ acpt.50€**

ARNOLD N





HN4320 Set 3 voit DEV inox Le Bourbonnais Ep.III SNCF / HN4321 Idem Train Rapide Ep.III SNCF / HN4322 Idem La Mouette 104.90€ 95€ pièce - acpt.20€
HN4323 Voit DEV inox A9 1°cl Ep.III SNCF /
HN4324 Idem Ep.IV 34.90€ 32€ pièce - acpt.10€
HN2497 BR 186 FRET carmillon Ep.VI SNCF 169€ 159€ acpt.50€ / HN2497D Idem Dig 219.90€ 209€
HN6467 Wag céréalier MONFER FRANCE (bordeaux) 29.50€ 27€ acpt.10€
HN6466 Wag céréalier Millet Transcereales Ep.VI 29.50€ 27€ acpt.10€
HN6465 Set 2 wag céréaliers ERMEWA Ep.VI / HN6470 Idem BREIZ'AL Ep.IV-V/
HN6469 Idem MONFER FRANCE (bordeaux) 56.90€ 52€ pièce - acpt.20€
HN6492 Set 2 wag TW haut, 2 ess., chargmt charbon Ep.III SNCF /
HN6492 Idem TW bas 52.50€ 49€ pièce - acpt.10€

REE N





NW246 à NW251 X2800 couleurs multiples 189€ 185€
NW162 à NW166 RGP 1 259.90€ 255€
NW167 à NW170 EAD toit rouge, toit crème 259.90€ 255€
NW155, NW156, NW159 Set 3 voit Capitole 139.90€ 135€
NW157, NW158, NW160, NW161 Voit complémentaire seule 47.50€ 45€
NW221 à NW230 Citerne ANF courte / NW237 à NW245 Citerne ANF longue
Prix identique pour les citernes courtes ou longues seules (ci-dessus) 34.90€ 33€ / *Par 2 :* 69€ 66€

MINITRIX N



16705 Diesel BB 67400 Ep.V SNCF Dig Sound 295€ 285€ acpt.50€
15072 Set 3 wag porte-conteneurs CMA CG/GCATINER/CNC TRANSPORT Ep.VI SNCF 135€ 129€ acpt.30€
15115 Set 3 wag bâchés Kronenbourg & FRET Ep.VI SNCF – avec feux fin de convois 135€ 129€ acpt.30€

WWW.PIERREDOMINIQUE.COM

Les réservations se font soit sur le site, soit par courrier/e-mail ou par téléphone. Elles sont prises en compte lorsque la totalité des acomptes est réglé. Pour le paiement du solde nous prendrons contact avec vous. Nous ne vous oublierons pas !
Si vous désirez des expéditions individualisés, au fur et à mesure que les modèles arrivent, veuillez SVP dissocier vos commandes.
Dans ce cas, des frais de port peuvent être appliqué si le franco de port n'est pas atteint (179 euros).
Bien sur les conditions de ventes générales restent valables !

TV-train

Ci-après le contenu et les horaires des différentes émissions ferroviaires du mois de juin 2020 de la 3e chaîne télévisée allemande SWR et par satellite sur Astra.
Ces horaires sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles d'évoluer.
Pour plus de détails, veuillez consulter le site : www.swr.de/eisenbahn-romantik

Mardi 2 juin 2020
09 h 30 - Auf blanken Gleisen durchs Nildelta
Sur les rails réfléchissants dans le delta du Nil
14 h 15 - Am Kanal entlang - Eisenbahn in Panama - Le long du canal - Le CF au Panama
14 h 45- Diesellok statt Dromedar - Mit dem Wüstenzug durch Tunesien
En traction Diesel plutôt qu'à dos de dromadaire
Avec le train du désert à travers la Tunisie

Mercredi 3 juin 2020
09 h 30 - Diesellok statt Dromedar ...
14 h 15 - Golden Pass Line
14 h 45 - Nostalgie Glacier Express

Jeudi 4 juin 2020
09 h 30 - Nostalgie Glacier Express
14 h 15 - Im Trenino Verde durch Sardinien
En Trenino Verde à travers la Sardaigne
14 h 45 - U Trinighellu - Eine Schmalspurreise auf Korsika -
U Trinighellu - un voyage sur voie étroite en Corse

Vendredi 5 juin 2020
09 h 30 - U Trinighellu - Eine Schmalspurreise...
14 h 15 - Schmalspurnostalgie «Down under» - Museumsbahnen im Süden Australiens
Nostalgie de la voie étroite aux antipodes
CF musée dans le sud de l'Australie
14 h 45 - Chepe - Bahnabenteuer im wilden Norden von Mexiko - Chepe - Aventures ferroviaires dans le nord du Mexique

Lundi 8 juin 2020
09 h 30 - Chepe - Bahnabenteuer im wilden ...
14 h 15 - Kaukasisches Bahnabenteuer
Aventures ferroviaires dans le Caucase
14 h 45 - Nächster Halt : Pforzheim - Weißenstein
Von der Bahnruine zum Bahnjuwel
Prochain arrêt : Pforzheim - Weißenstein -
De l'état de ruine au joyau ferroviaire

Mardi 9 juin 2020
09 h 30 - Nächster Halt : Pforzheim - Weißenstein
14 h 15 - Brandenburgische Bahnbilder
Images ferroviaires du Brandebourg
14 h 45 - Harz im Herbst - die Harzer Schmalspurbahnen -
Le Harz en automne - les CF à voie étroite du Harz

Mercredi 10 juin 2020
09 h 30 - Harz im Herbst - die Harzer Schmalspurbahnen
14 h 15 - Usedomer Bäderbahn - die Geschichte einer Inselbahn - Le CF des bains d'Usedom - l'histoire d'un chemin de fer insulaire
14 h 45 - 6 PS zum überleben - Mit der Motorlore durchs Wattenmeer - 6 ch pour survivre - Avec un lorry motorisé à travers le Wattenmeer

Vendredi 12 juin 2020
09 h 30 - 6 PS zum überleben - Mit der Motorlore durchs Wattenmeer
14 h 15 - Dampfreise durch den w. Südwesten (1)
Voyage à vapeur dans le S-O de l'Allemagne (1)
14 h 45 - Dampfreise durch den w. Südwesten (2)

Lundi 15 juin 2020
09 h 30 - Dampfreise durch den wilden Südw.(2)
14 h 15 - Lokhits und Anlagenschlager
Le top des locomotives et les meilleurs réseaux
14 h 45 - Nürnberger Spielwarenmesse 2012
La Foire du jouet à Nuremberg - 2012

Mardi 16 juin 2020
09 h 30 - Nürnberger Spielwarenmesse 2012
14 h 15 - Nächtlicher Blick auf Virginias Bahnen
Vue nocturne sur les chemins de fer de la Virginie
14 h 45 - Trollhättan - Schwedens Lokomotiv-Wiege
Trollhättan - Berceau des locomotives suédoises

Mercredi 17 juin 2020
09 h 30 - Trollhättan - Schwedens Lokomotiv...
14 h 15 - Der Reblaus-Express - eine Reise vom Wein- ins Waldviertel - Le Reblaus-Express - un voyage entre vignes et forêts en Autriche
14 h 45 - Gletscherwunder Jungfraubahn
Merveille des glaciers - le CF de la Jungfrau

Jeudi 18 juin 2020
09 h 30 - Gletscherwunder Jungfraubahn
14 h 15 - Eisenbahnmärchen in Bayerisch-Kanada
Un conte de fées ferroviaire au Canada bavarois
14 h 45 - Bahnnostalgie im Bayerischen Wald
La nostalgie ferroviaire dans la Forêt bavaroise

Vendredi 19 juin 2020
09 h 30 - Bahnnostalgie im Bayerischen Wald
14 h 15 - Vom Bosporus zum Vansee - Bahnabenteuer Türkei - Du Bosphore au lac de Van
Périple ferroviaire en Turquie
14 h 45 - «Kereta api» oder mit dem Feuerwagen durch Java - «Kereta api» - avec le «char de feu» à travers l'île de Java

Lundi 22 juin 2020
09 h 30 - «Kereta api» oder mit dem Feuerwagen ...
14 h 15 - Schmalspurvergnügen im Baskenland
En train à voie étroite au Pays Basque
14 h 45 - Südindisches Breitspurabenteuer - eine Reise durch Tamil Nadu -
Périple sur voie large en Inde du sud - un voyage à travers le Tamil Nadu

Mardi 23 juin 2020
09 h 30 - Südindisches Breitspurabenteuer ...
14 h 15 - 200 Jahre Dampfeisenbahn in Leeds
Bicentenaire du CF à vapeur à Leeds
14 h 45 - Irlands dampfende Vergangenheit
Le passé «vaporeux» de l'Irlande

Mercredi 24 juin 2020
09 h 30 - Irlands dampfende Vergangenheit
14 h 15 - Modellbahn-Zauber -
La magie du modélisme ferroviaire
14 h 45 - Traumhafte Modelleisenbahnen
Des chemins de fer miniatures de rêve

Jeudi 25 juin 2020
09 h 30 - Traumhafte Modelleisenbahnen
14 h 15 - Pässe, Puffer, Palatschinken (1)
Des cols, des tampons, des crêpes (1)
14 h 45 - Pässe, Puffer, Palatschinken (2)

Vendredi 26 juin 2020
09 h 30 - Pässe, Puffer, Palatschinken (2)
14 h 15 - California Zephyr - von San Francisco in die Rocky Mountains - California Zephyr - De San Francisco aux Montagnes Rocheuses
14 h 45 - California Zephyr - von den Rocky Mountains nach Chicago - California Zephyr - Des Montagnes Rocheuses à Chicago

Lundi 29 juin 2020
09 h 30 - California Zephyr - von den Rocky ...
14 h 15 - 100 J. Lokomotivmanufaktur Gmeinder
Le centenaire de la manufacture de locomotives Gmeinder
14 h 45 - Werksverkehr und Ausflugszüge - Feldbahnen im Südwesten - CF d'usines et trains d'excursions - Trains de campagne dans le sud-ouest de l'Allemagne

Mardi 30 juin 2020
09 h 30 - Werksverkehr und Ausflugszüge...
14 h 15 - Von Chicago nach New Orleans
De Chicago à New Orleans
14 h 45 - Almost Heaven, West Virginia - Waldbahndinos in Aktion - La Virginie de l'ouest, presque le paradis - Les dinosaures des chemins de fer forestiers en action **CA/GA**